



Transport  
Canada

Transports  
Canada

Government  
Publications

TP 13111  
(07/2009)

CA1  
T  
-M17

# The New Wave

3 1761 11968949 5

## Marine Safety Strategic Plan 2009-2015

Canada





© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the Minister of Transport, 2009  
Permission is granted, by Transport Canada, to copy this TP 13111 as required. While use of this material has been authorized, Transport Canada shall not be responsible for the manner in which the information is presented, nor for any interpretations thereof. This TP 13111 may not be updated to reflect amendments made to the original content. For up-to-date information, contact Transport Canada.

This publication is also available online at: [www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm)

Catalogue # T29-49/2009  
ISBN # 978-0-662-06670-5  
TP 13111  
TC-1002469



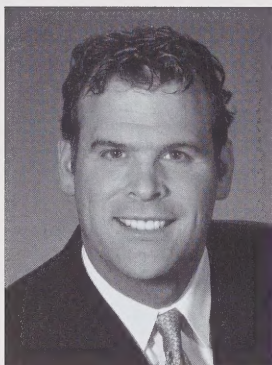
# TABLE OF CONTENT

Message from the Minister .....	4
Message from the Marine Safety Executive Committee .....	6
Introduction .....	8
What We Do .....	10
Our Vision .....	12
Our Mission .....	12
Clients, Partners and Stakeholders .....	12
Our Values .....	12
Strategic Context, Challenges and Strengths .....	13
Key Results .....	26
Commitment to results .....	29





# MESSAGE FROM THE MINISTER



**A**s Minister of Transport, Infrastructure and Communities, it is my pleasure to present *The New Wave – Marine Safety Strategic Plan 2009-2015*.

This Strategic Plan represents an important step for the Marine Safety program. It identifies four key results to help realize its vision, mission and mandate by promoting a stronger safety culture within the marine community both domestically and internationally. First, consistent and effective compliance and enforcement activities; second, education and awareness of safe and environmentally sound marine practices fuelled by an understanding of risks and their proactive management; third, continuous improvement, effective leadership and sound management practices in program delivery; and fourth, harmonized and effective Marine Safety policy and regulatory framework focused on performance and risk management.

In pursuing these key results, the Marine Safety program will be supporting the government's priorities related to 'A Better Canada' by having a cleaner, healthier environment as well as having 'A Stronger Canada Through a Stronger Economy'. The New Wave focuses on protecting the public interest, and ensuring safety for the travelling public by supporting, promoting and regulating marine practices - which protect human life and the marine environment.

In addition to supporting the federal government in these priority areas, the Marine Safety program will continue to play a role in supporting *Transport Canada's Moving Forward – Changing the safety and security culture – A strategic direction for safety and security management*<sup>1</sup>, which outlines how to make progress on changing the safety and security culture.

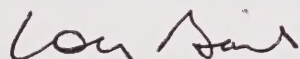


In pursuing these key results, the Marine Safety program will be supporting the government's priorities related to 'A Better Canada' by having a cleaner, healthier environment as well as having 'A Stronger Canada Through a Stronger Economy'.



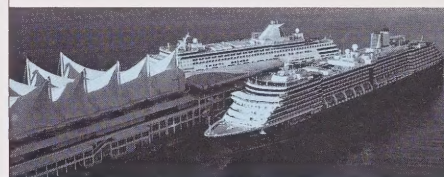
Moving Forward will guide the Marine Safety Program in the implementation of a Safety Management System for operators of Canadian domestic vessels (including small passenger vessels) and in the certification of Canadian vessels engaged in foreign voyages for International Safety Management compliance.

In effect, The New Wave establishes priorities in marine safety and the protection of the marine environment and aligns the means to achieve them. I look forward to watching the plan unfold and set new courses over the next seven years as the Marine Safety program continues to support the departmental vision of having a transportation system in Canada that is recognized worldwide as safe and secure, efficient and environmentally responsible.



The Honourable John Baird, P.C., M.P.  
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

<sup>1</sup> For more on this topic, visit: <http://www.tc.gc.ca/tcss/StrategicPlan/menu.html>





# MESSAGE FROM THE MARINE SAFETY EXECUTIVE COMMITTEE



It has been almost six years since the Marine Safety program last revised its strategic plan. Much has happened since that time, prompting the need to reshape how we conduct our activities in the various facets of the Canadian marine transportation system and within the marine community.

Not only did we inherit policies and programs from the department of Fisheries and Oceans in 2003 – which is detailed later in this report – we have also initiated the review and modernization of one of our core regulatory instruments, the *Canada Shipping Act, 2001*.

The new *Canada Shipping Act, 2001 (CSA 2001)*, which came into effect in July 2007, replaces the *Canada Shipping Act* as the principal legislation governing safety in marine transportation and recreational boating, as well as protection of the marine environment. It applies to Canadian vessels operating in all waters and to foreign vessels operating in Canadian waters, ranging from canoes and kayaks to cruise ships and tankers. The *CSA 2001* promotes the sustainable growth of the marine community without compromising safety, and is responsive to the needs of Canadians in a global economy.

The *CSA 2001* is less prescriptive and more performance-based. Performance-based regulations have changed how we regulate, establish priorities, coordinate across jurisdictions and measure performance.

These are busy times at the Marine Safety program. As always, our efforts are aimed at improving safety on the water, with growing focus on small vessels, regulatory reform and the protection of the marine environment.

We will also re-examine how we manage risk – or what we do to prevent incidents and accidents from occurring in the first place and learn from them when they occur. Regulators recognize that an entity can comply with regulations without effectively managing risks to acceptable levels. There is a need to implement a more comprehensive approach, which includes systematically understanding





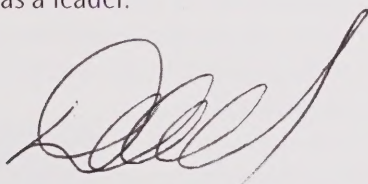
and managing the risks in the system. This will require a culture change on the part of both industry and the Marine Safety program in adopting a new accountability framework for delivering on safety objectives.

To this end, the Marine Safety program will implement Transport Canada's *Moving Forward – Changing the safety and security culture – A strategic direction for safety and security management*. Implementing a Safety Management System in the marine transportation requires that we build upon our existing regulatory regime and focus on risk management practices.

We will also improve our existing marine safety management system in support of Transport Canada's Safety and Security Group's commitment to adopt an integrated management system - which in turn supports the government of Canada's *Results for Canadians* and *Management Accountability Framework*. The marine safety management system can be applied to all Marine Safety programs on a national basis to provide consistency in service and application.

The strategic plan is not an action plan or a work plan. Rather, it is a forward-looking blueprint that can be used to align an organization with a common direction. Specific business and action plans, with targeted completion dates, will flow from this strategic plan.

In order to move forward on *The New Wave*, we will continue to involve and support our dedicated professionals, stakeholders and the public. Together we can make great strides in pursuing our vision of having a safe, sustainable and environmentally responsible marine community recognized worldwide as a leader.



Donald Roussel  
Director General Marine Safety  
Chair, Marine Safety Executive Committee



These are busy times at the Marine Safety program. As always, our efforts are aimed at improving safety on the water, with growing focus on small vessels, regulatory reform and the protection of the marine environment.





## INTRODUCTION

**T**ransport Canada's Marine Safety program performs a key role in Canada's marine transportation system. We develop and enforce a safety and environmental protection framework for all segments of the domestic and foreign marine industries as well as the recreational boating community. We also protect the public right to navigation within navigational waters in Canada. How? We collaborate with partner organizations such as domestic and international industry associations, labour unions, special interest groups, marine training institutions, classification societies, and federal, provincial and municipal governments and agencies. The public greatly benefits from our services.

On December 12, 2003 all marine safety policy and regulatory responsibilities were consolidated under Transport Canada, allowing the Canadian Coast Guard to maintain its focus on operations and service delivery. This means that policy and operations related to pleasure craft safety, navigable waters protection, marine navigation and pollution prevention and response now rest with Transport Canada's Marine Safety program as follows:

### Pleasure Craft Safety

- *Small Vessel Regulations; Boating Restriction Regulations; Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations; and Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations.*

### Marine Navigation Services

- *Vessel Traffic Services Zones Regulations; Eastern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations; Private Buoy Regulations; and Aids to Navigation Protection Regulations.*

### Pollution Prevention and Environmental Response

- Managing the National Aerial Surveillance Program (which focuses on pollution surveillance); approving ship source pollution prevention and response plans on board large commercial vessels and oil handling facility response plans; certifying response organizations and monitoring their activities and exercises; the establishment of a Hazardous and Noxious Substances Regime; and administering the Bulk Oil Cargo fee.







Transport Canada's Marine Safety program performs a key role in Canada's marine transportation system.

### Navigable Waters Protection Act

- *Navigable Waters Works Regulations; Navigable Waters Bridges Regulations; Ferry Cable Regulations; and Receiver of Wreck.*

These new responsibilities prompted the Marine Safety executive management committee to update its 2003-2010 strategic plan, *The Next Wave*. Although the program successfully achieved some of its objectives, it is clear that some are ongoing and new challenges are constantly emerging. With these challenges in mind, the Marine Safety executive management committee developed a new planning framework to guide future decision-making, performance measurement and resource allocation.

The planning framework, once incorporated into the planning and reporting cycle, will identify the links between our resources, activities, key outputs and expected results.

This current strategic plan, entitled *The New Wave*, reflects the government's modern control-ship philosophy, articulates the Marine Safety program's key results for 2009 to 2015 and outlines the strategic objectives chosen to achieve our mission in the context of the challenges and opportunities at hand.

Implementing this strategic plan will allow us to continue to build the tools and procedures necessary to provide managers with integrated financial and non-financial performance information, a sound approach to risk management, appropriate control systems and a shared set of values and ethics. It is about working smarter for better results: better informed decisions, better public policies and better service delivery. It is about effective stewardship of resources of all types throughout the federal government, and about paying greater attention to getting results for Canadians.





# WHAT WE DO

**T**he Marine Safety program protects life, health, property and the marine environment in the context of an efficient and sustainable marine transportation system worthy of public confidence.

The Marine Safety program develops and administers a national program supported by approximately 620 employees and a budget of approximately \$65 million - to serve Canadians. Our mandate includes the full spectrum of responsibilities related to the safety of vessels, pleasure crafts and environmental protection. We:

- Develop, administrate and enforce national and international laws and policies governing marine safety, and the protection of the marine environment;
- Promote safe practices and procedures;
- Develop and maintain regulations, examinations, and training standards for

- the certification of seafarers – including issuing Certificates of Competency;
- Respond to marine occupational safety and health issues;
- Maintain a Canadian vessel registry;
- Deliver an internal technical training program to our program's inspector community;
- Deliver prevention-based programs to promote small vessel/recreational boating safety;
- Conduct research in the marine transportation sector (e.g. safety equipment);
- Administer the navigable waters protection program; and
- Oversee pilotage matters.

The Marine Safety program's Logic Model, depicted on page 30, lists the programs' high-level activities and expected outcomes.

## Canada: A Maritime Nation

- At approximately 244,000 km long, Canada's coastline is the longest in the world. One quarter of our population lives in coastal areas.
- Approximately 45,000 small commercial vessels ply our waters, which includes approximately 22,000 fishing vessels.
- In 2008, Marine was the dominant mode of international trade, with annual shipments worth than \$157 billion.<sup>2</sup>
- In 2008, the Canadian marine transportation sector directly employed 40,000 people.<sup>3</sup>
- In 2007, over 45 million passengers and 16 million vehicles traveled by ferries in Canada.<sup>4</sup>
- An average of 6,000 NWP applications are received every year.
- There are approximately six million recreational boaters in Canada.<sup>5</sup>
- Buying, servicing and operating Canada's 2.9 million pleasure crafts, injects \$15.6 billion directly into the Canadian economy.<sup>6</sup>

<sup>2</sup> Source: Transport Canada –Transportation in Canada 2008 Report: <http://www.tc.gc.ca/policy/Report/anre2008/index.html>

<sup>3</sup> Ibid

<sup>4</sup> Source: Canadian Ferry Operators Association – 2007 Annual Report: <http://www.cfoa.ca/annualreport2007.pdf>

<sup>5</sup> Source: Canadian Marine Manufacturers Association – Economic Impact Analysis of Recreational Boating in Canada: 2007

<sup>6</sup> Ibid



The Marine Safety program derives its authority from numerous Acts which include the *Canada Shipping Act 2001*, *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, *Navigable Waters Protection Act*, *Transportation of Dangerous Goods Act*, *Safe Containers Act*, *Pilotage Act*, *Canada Labour Code Part II*, and *Coasting Trade Act*. In addition, Marine Safety is required to enforce a variety of international conventions (agreements), to which Canada is a signatory. These conventions apply to foreign vessels in Canadian waters and to Canadian vessels trading internationally.

What we do is guided by the Marine Safety program's key results – which are outlined further in this plan. These key results support Transport Canada's strategic direction, which in turn support the federal government's overall agenda of providing for:

- A **safe and secure** transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives;
- An **efficient** transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives; and

- An **environmentally responsible** transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives.

This alignment ensures that transportation decisions continue to contribute to the success of the broader Government of Canada agenda. The programs and services offered by Transport Canada to Canadians aim to achieve results in partnership with the other departments, organizations and industry toward a strong economy, the protection of the environment, and the safety and security of Canadians.





## OUR VISION

Our vision describes the marine safety environment we want to achieve by implementing this plan:

A safe, sustainable and environmentally responsible marine community recognized worldwide as a leader.

## OUR MISSION

Our mission describes how we plan to achieve our vision and the contributions we will make along the way.

To achieve our vision by continuously enhancing safety and the protection of life, health, property and the marine environment through:

- Development, maintenance and implementation of an effective and efficient regulatory regime;
- Education and awareness; and
- Monitoring and enforcement.

## CLIENTS, PARTNERS AND STAKEHOLDERS

The Marine Safety program provides direct services to all segments of both the domestic and foreign marine communities. We also collaborate with many partner organizations to provide services. They include industry associations, labour unions, special interest groups, federal and provincial governments, and other areas of Transport Canada.

Although the general public is not always the Marine Safety program's direct client, all Canadians benefit from our services. How? By fulfilling our mandate to protect the public interest and ensure safety for the travelling public by supporting, promoting and regulating marine practices, which protect human life and the environment.

## OUR VALUES

While we endorse and promote the Values and Ethics Code for the Public Service, and Transport Canada's values, the Marine Safety program also promotes its own set of core values. Our values guide us when setting priorities and communicating the Marine Safety program's strategic direction. We are committed to managing our business, people and financial resources according to professional and ethical standards.

**Respect:** for our colleagues and clients by being open, fair and honest in all of our dealings.

**Professionalism:** continuous learning and development of our expertise, ongoing innovation, working conscientiously and in a fiscally prudent manner.

**Collaboration:** listening and communicating openly, showing trust in our colleagues and clients, sharing responsibility and resources.



# STRATEGIC CONTEXT, CHALLENGES AND STRENGTHS

While working towards its mission in an ever-changing world, the Marine Safety program faces many challenges. To capitalize on our strengths, seize opportunities and overcome challenges, we need to identify and understand them. To accomplish this, we looked at six key dimensions of our internal and external environments for challenges and opportunities in order to ascertain their potential impact.

The strategic context, challenges and strengths provide the impetus for the key results and objectives established in this plan.

## **Globalization and Industry Growth:**

Globalization brings many international policy issues into the national arena. This requires governments to connect global and regional needs. Canada is a partner in international agreements on trade and tariffs, which have opened domestic and international markets. International issues today include trade, population health, regulatory harmonization and sustainable development. Effective responses require international cooperation amongst governments and industry.

Global harmonization provides governments with an opportunity to cooperatively raise the level of

safety performance while minimizing additional costs to the marine industry by applying more consistent requirements across multiple markets.

Globalization has opened many markets to increase trade on a world scale. This in turn impacts marine transportation in terms of activity volume, vessel types, routes and working in a regime that requires international cooperation.

Growth of new markets e.g., Asia-Pacific, puts tremendous pressure on the marine transportation system's productivity, capacity, supply, demand and safety. All activity areas (compliance and enforcement, regulatory framework, education and awareness, and program management) are affected by this growth. The impacts are either due to increased volumes of marine activity that increases risks, increased complexity impacting the regulatory framework and other marine safety activities, or new areas where we have limited experience and information, and therefore require significant effort to address these new areas. The booming commodity market is also opening new areas such as increased mining activity in the North, which raises related transportation issues.





Increased energy demand has also caused an increase in offshore oil and gas extraction operations. This has introduced new large and very technically complex oil and gas extraction platforms to the marine world. It has also created increased marine traffic to support them. This support includes moving the platforms, supplying the platforms and transporting the oil and gas. This situation has a positive impact on the Canadian economy but must be carefully managed from an oversight perspective in order to minimize safety and environmental risks associated with these types of operations.

### Other related highlights:

- Changes within the shipping industry - complex ownership and crew management create equally complex safety oversight operations.
- Complexity of the shipping industry - its various organizations and types of operations.
- Increased industry accountability - due to Port State Control, classification societies, industry associations, and safety management systems.
- In 2007, there was an estimated 398.3 million tonnes of marine freight traffic, up slightly 0.3 per cent from 2006. Estimated Canada-U.S. traffic in 2007 totalled 126.5 million tonnes, down 0.15 per cent, while other international (deep-sea or overseas) traffic increased by an estimated 0.6 per cent to 204.5 million tonnes.<sup>7</sup>
- Increased port activity - in 2007, Canadian ports handled 465.6 million tonnes in marine cargo, down slightly 0.2 per cent from previous year.<sup>8</sup>
- Increased maritime container service – this sector is expected to double in coming years, with increased ship size and the opening of new terminals on the East and West coasts.
- Additional marine terminals - the high number of energy projects forecast will likely result in an increased number of marine terminals in all Transport Canada regions particularly affecting petroleum products and LNG.
- Increased recreational boating - another new focus for the Marine Safety program, since this community accounts for the largest share of marine fatalities.
- Ongoing infrastructure growth and rehabilitation - will spill over in areas such as the Navigable Waters Protection program.
- The growing cruise industry - creating new issues especially in concentrated areas such as the West Coast and the Arctic.
- Replacement of old vessel fleets - will impact on the Marine Safety program workload.

<sup>7</sup> Source: Transport Canada - Transportation in Canada 2008 <http://www.tc.gc.ca/policy/Report/anre2008/index.html>

<sup>8</sup> Ibid

Globalization has opened many markets to increase trade on a world scale. This in turn impacts marine transportation in terms of activity volume, vessel types, routes and working in a regime that requires international cooperation.



## The challenges for the Marine Safety Program are to:

- i. Be proactive in identifying trends and potential matters affecting the marine community;
- ii. Continue to pursue an integrated and comprehensive approach when dealing with marine matters;
- iii. Influence the international safety environment to meet Canadian requirements;
- iv. Integrate and harmonize domestic and international practices to promote safety oversight;
- v. Be effective and efficient when dealing with marine matters; and
- vi. Continue to involve the growing number and diversity of the marine community when forming policy and programs while balancing safety, environmental and economic interests.







### Heightened marine safety concerns:

Transport Canada's role is evolving to provide policy and regulatory oversight, which changes the nature of the relationship between the Marine Safety program and industry. The Marine Safety program is moving into an environment where safety is a shared responsibility amongst the marine community. We support safety in the marine community through a number of program initiatives such as safety management systems. How the Marine Safety program conducts its oversight programs must reflect these changes.

Enhancing marine safety is a priority for the maritime community as a whole. All stakeholders have an important role to play in implementing, maintaining and raising standards. The time has come to do more than prescribe and comply with safety requirements. The Marine Safety program and the marine community must manage risks to

acceptable levels. Furthermore they must commit to developing and maintaining a safety culture that continuously improves, learns, anticipates and becomes resilient to future changes and challenges.

Access to information, programs, transparency and an integrated approach in developing measures for a consistent, effective and efficient implementation of Marine Safety's instruments are also critical success factors in enhancing marine safety.


### Other related highlights:

- Industry is moving toward prevention strategies and safety management systems.
- Domestic and international marine industries have improved competency levels.
- Partnerships with organizations and other



The Marine Safety program and the marine community must manage risks to acceptable levels. Furthermore they must commit to developing and maintaining a safety culture that continuously improves, learns, anticipates and becomes resilient to future changes and challenges.





special interest groups like industry associations, labour unions, and federal and provincial governments provide for better communications, education and awareness of marine safety issues.

- Public attitudes are changing and are less tolerant of accidents and incidents on waterways.
- Administrative and financial penalties now exist to address concerns and improve compliance, however they have had an impact on workload.
- Commercial fishing is a high-risk activity, recognized in Canada and worldwide as one of the most dangerous occupations.
  - There are more than 22,000 small commercial fishing vessels operating in Canada.
  - On average more than 20 fatalities on fishing vessels occur each year in Canada with devastating effects on families and communities.
- Marine Safety program focus is shifting from a heavy focus on the low-risk vessels to an increased focus on high-risk vessels.
- Canada's recreational boaters number approximately 6 million.
- High-risk and economic impact make the Marine Safety program committed to a balanced approach of enhancing the safety of small vessels (including fishing vessels) and of recreational boating.
- The Marine Safety program will continue to work with the Transportation Safety Board in identifying areas where safety can be enhanced.

### The challenges for the Marine Safety Program are to:

- i. Implement safety management systems in support of the changing roles and responsibilities of both the Marine Safety program and the marine community;
- ii. Instil a safety culture, within the Marine Safety program and within the marine community that continuously improves, learns, anticipates and adapts to future changes and challenges; and
- iii. Further develop and strengthen existing strategic alliances and explore new alliances to advance the Marine Safety program's strategic outcomes and objectives.





## TECHNOLOGY:

Technology is evolving at a rapid pace and on many fronts. The information technology revolution has and will continue to produce new products and services. They are critical components of a modern, safe and efficient transportation system. We encourage technological change to enhance safety. Changes occur in control systems, propulsion systems, navigation systems, information technology, business practices and systems. The Marine Safety program ensures that new technologies do not put safety or the environment at risk. Given the breadth and speed of technology change, it is a challenge for the Marine Safety program to ensure that regulations and oversight practices keep pace.

An example of Marine Safety program's commitment to incorporating new technology in its programs is the newly equipped Dash 8 pollution surveillance aircraft launched on December 1st, 2006. The aircraft is equipped with state-of-the-art aerial surveillance equipment and increases Transport Canada's ability to detect marine polluters. Technology allows the surveillance aircraft to cover a much broader area than before, day or night, and in more challenging weather conditions, which is a perfect supplement to the existing RADARSAT satellite system.

RADARSAT is a satellite observation system that can detect anomalies on the ocean surface that may indicate a marine pollution incident on the ocean's surface. The use of the new aerial surveillance equipment, along with RADARSAT improves our ability to track those who pollute our waters and hold them accountable.

The oil and gas industry is increasingly turning to floating solutions such as Floating Production Storage and Offloading (FPSO), Floating Storage Offsite (FSO) and Floating Production Unit (FPU) vessels for hydrocarbon production, particularly in deep waters, for marginal fields and in remote locations.

Technical innovations in design and installation of floating production systems have been characterized by new design concepts and advanced engineering. Several new concepts of floating systems are proposed every year and the Marine Safety program must study the mechanics theory that support these technical advances, review and approve the new design concepts and then adapt our regulatory regime.

The Marine Safety program currently manages over 30 in-house information technology systems that support its responsibilities for the safety of vessels, seafarers, navigable waters, pleasure craft and the Canadian marine environment. Providing and supporting these systems will enhance the Marine Safety program's ability to carry out business in a consistent, effective and efficient manner and provide the marine community with user-friendly interfaces to:

- Access current Marine Acts, regulations, standards and policies
- Carry out E-commerce e.g., online registration and licensing
- Provide an effective avenue for submitting feedback and queries
- Enhance stakeholder awareness
- Provide automated support of risk management and trend analysis

## Other related highlights:

- Security measures may accelerate the development of safer navigation procedures and safety systems such as the Automated Identification System and the Global Marine Distress and Safety System.
- New technologies affecting control systems, materials, navigation systems, communications systems and infrastructures are impacting the regulatory regimes.
- Speed of technological advancements and changes is accelerating.
- Pressure to keep regulations in pace with rapid technological changes is growing.





### The challenges for the Marine Safety Program are to:

- i. Verify that adopted technological developments enhance marine safety and protect the environment;
- ii. Optimize the use of information technology within the Marine Safety program and provide the shipping industry and other stakeholders with enhanced access to that information;
- iii. Verify that new equipment for use on board vessels is designed and manufactured with the needs, skills and abilities of all users in mind;
- iv. Verify that seafarers receive adequate training;
- v. Ensure that Marine Safety program employees keep abreast of rapidly advancing technologies;
- vi. Modernize the legislation, regulations, processes, practices and tools of the Marine Safety program to take advantage of new technologies; and
- vii. Optimize potential streamlining of in-house information technology systems within the Marine Safety program and within Transport Canada.



The information technology revolution has and will continue to produce new products and services. They are critical components of a modern, safe and efficient transportation system.



## ENVIRONMENT:

Changes in public and political attitudes on environmental issues have led the Government to enhance existing programs as well as introduce new legislation and programs. The Marine Safety program is responsible for a number of environmental laws that protect Canada's waterways.

The oceans are an integral part of Canada's economy, social, cultural and recreational sectors, and their protection is of great importance. One quarter of our population lives in coastal areas. At approximately 244,000 km long, Canada's coastline is the longest in the world. The vastness of the oceans dictates an international approach to their governance. A major step in this regard was taken in 1982, when the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) was adopted. Canada played a significant role in the negotiation of this Convention and ratified the Convention in December 2003.

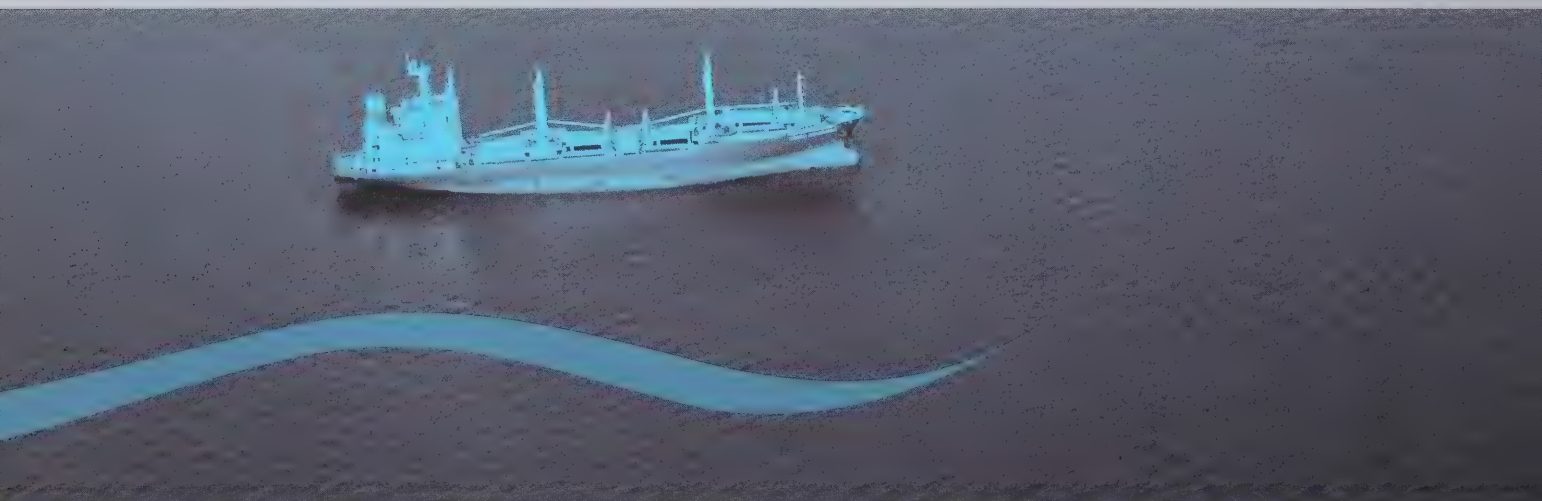
Termed the "Constitution of the Oceans", UNCLOS sets out the framework for areas in which states (countries) have jurisdiction and sovereign rights, which diminish as one moves away from its coast. This Convention has a direct impact on the

Marine Safety program since it controls administrative, technical and social matters over Canadian and foreign vessels through the flag, port and coastal state control programs.<sup>9</sup>

Canada now has consolidated zero tolerance national regulations for the Prevention of Pollution from Ships and for Dangerous Chemicals. These regulations apply to all vessels in all waters in Canada and to Canada's exclusive economic zone and will help eliminate the deliberate, negligent, or accidental discharge of pollutants from ships into the marine environment. The regulations compile existing requirements under the *Canada Shipping Act 2001*, and international marine standards. They also contain new requirements necessary for Canada to conclude its adoption of all the optional provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships and to adopt the Anti-Fouling Systems Convention.

The Marine Safety program works to ensure that its policies, programs and operations reflect sustainable development criteria and to make a difference in sustainable development terms in the international arena.

<sup>9</sup> For more information on flag, port and coastal state control responsibilities, visit <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/oep/menu.htm>





### Other related highlights:

- Shipping carries the world's trade, including most of Canada's.
- Global warming is extending the length of the seasonal shipping season.
- Ships' ballast water may contain thousands of aquatic species, including bacteria and other microbes, micro-algae and various life stages of aquatic plant and animal species. Ships travelling in Canadian waters carry thousands of tonnes of ballast water annually, making Canada vulnerable to the introduction of alien species from the ballast water discharged.
- Applications received through the Navigable Waters Protection Program (NWPP) are a significant workload driver for Environmental Assessments. The NWPP protects the public right to navigation and the environment according to the *Navigable Waters Protection Act (NWPA)*.
- International Maritime Organization estimates emissions from ships account for between 2 and 4.5 percent of all Green House Gas emissions.
- Air pollutants from ships are increasing relative to other transportation modes, given the vast trade they carry, the use of residual heavy fuels by ships while other modes use refined distilled fuels.
- The Government of Canada has introduced tough, mandatory regulations for industry to reduce emission by 20 percent by 2020 and 60 to 70 percent by 2050.
- Changed public attitudes demand environmentally responsible performance from the marine community.
- Protecting the environment is a high priority of the Government of Canada and International Governments and organizations.
- New issues are associated with Arctic Waters.

### The challenges for the Marine Safety Program are to:

- i. Proactively identify and address activities that could harm the marine environment;
- ii. Develop and implement effective and efficient responses to shipping incidents in order to mitigate their impact on the environment;
- iii. Facilitate ship recycling;
- iv. Communicate our commitment to sustainable development as well as our successes and our challenges through as many different means as possible;
- v. Continue to innovate in the area of sustainable development and draw upon sources of sustainable development information and expertise, tools and best practices shared by other countries, international organizations and the corporate sector;
- vi. Coordinate with other government departments and agencies on marine environmental issues that touch the marine community;
- vii. Provide a modernized legislative and regulatory regime that supports the Government of Canada's directions on environmental issues; and
- viii. Design and implement an efficient national accident prevention and response regime to cope with spills of hazardous and noxious substances, which meet Canada's obligations under the international Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances (OPRC-HNS Protocol).



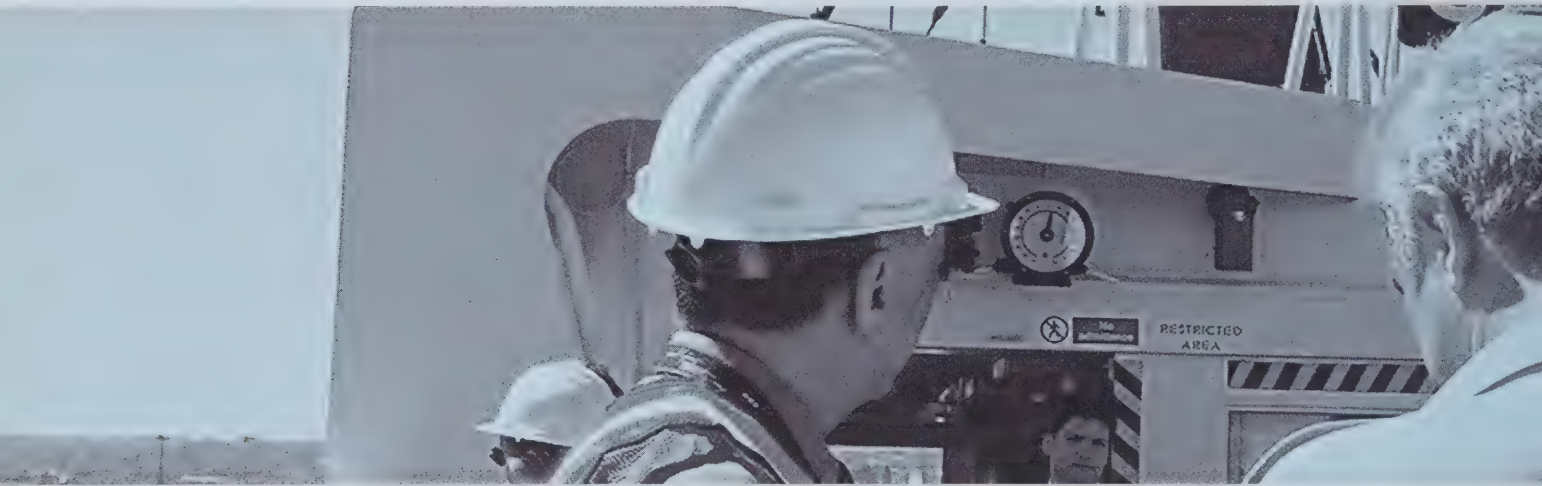
## LABOUR MARKET FACTORS:

Demographic trends indicate that Marine Safety program staff at many critical levels will soon be leaving the workforce. In fact, this trend affects the entire marine industry at a time when it is experiencing a growing need for crews and officers to meet increased global demand for marine capacity. This combination of growth in marine activity and attrition rate has placed both the Marine Safety program and marine industries in a difficult and highly competitive environment for highly trained and experienced mariners.

The Marine Safety program hires experienced mariners to meet job competency requirements. Should the current trend continue, it is estimated that the number of mariners will not be sufficient to meet both industry and government needs.

### Other related highlights:

- Ongoing recruitment challenges due to technical and competency requirements exist. The aging workforce will contribute to a world shortage of experienced mariners.
- The required skill sets for Marine Safety



This trend and the associated labour shortages are expected to grow over the coming years and create many pressures on safety. This is true at all levels of both government and industry. Highly skilled and experienced mariners are key to maintaining and improving marine safety. Unskilled or inadequately skilled mariners create safety issues for themselves, crewmates and other mariners.

Companies will be under growing pressure to find less labour intensive ways to meeting demand. While this can have positive benefits, there are risks if this is not done properly, with safety and risk management in mind.

program workforce will be reviewed to meet shift towards safety management systems, which will in turn place a different emphasis on the recruitment of staff.

- By 2011, all labour force growth is expected to result from immigration.
- The majority of recent immigrants are of working age, have university education, and know at least one official language.



**The challenges for the Marine Safety Program are to:**

- i. Enhance its recruitment/retention strategies, training requirements and succession planning;
- ii. Promote education and training in the marine community;
- iii. Review qualification and skill set requirements for specific or generic positions;



- iv. Create an organizational structure that meets recruitment needs and facilitates mentoring and development;
- v. Achieve program objectives and develop new program systems/tools with limited resources; and
- vi. Promote a cultural change within its inspection workforce by moving from a prescriptive inspection to a monitoring performance-based regime.





## GOVERNMENT:

Safety and security continue to be government priorities. The government is working towards funding the Budget commitments, which causes shifts in departments' structures and resources. Finding a balance between the level of enforcement and the level of oversight will present a challenge to both the Marine Safety program and the government in terms of resources and powers.

Competition in the transportation sector is intense and creates pressure to reduce costs. Governments can encourage domestic and international competitiveness by reducing the regulatory burdens and increasing regulatory harmony.

Regulatory modernization continues to be a government priority. Regulatory modernization has brought about improvements, over the years. But in the rapidly changing industry, we must continually adapt our actions and interventions. This is why the current Government is introducing a new performance-based regulatory system with a commitment to efficient, timely and cost-effective regulation, underpinned by clear service standards and accountability for federal performance. In today's world, regulation can - and must - become a competitive advantage and a key instrument for achieving our social, environmental and economic objectives. The Marine Safety program is adapting its prescriptive regulations to performance-based regulations. Performance-based regulations will change how we regulate, establish priorities, coordinate across jurisdictions and measure performance.

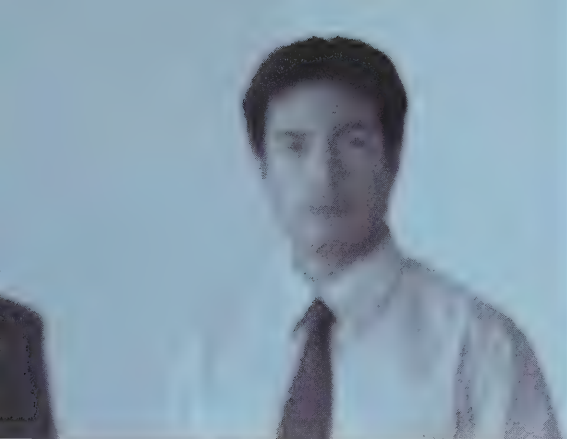
Having to manage increased responsibilities with limited resources, the government must enhance performance by integrating modern comptrollership into the heart of its management practices. It must develop a professional, skilled workforce able to serve the public interest and provide cost-effective and responsive services for Canadian citizens.

## Other related highlights:

A number of central agency initiatives that have and will continue to have an impact on the Marine Safety program, such as:

- *Federal Accountability Act*: New legislation, which includes a specific section on strengthening audit and accountability in departments.
- The Paperwork Burden Reduction Initiative (PBRI): A public-private sector partnership aimed at reducing the costs of paperwork and regulatory compliance for small businesses, making it easier for them to do business in Canada and around the world.
- “*Results for Canadians*”: A management framework for the Government of Canada”, which focuses on due diligence and value for money in the use of public funds.
- *Management Accountability Framework (MAF)*: A call for well-managed departments to monitor results, report what was found and make adjustments.
- *Official Languages*: New policy instruments as of April 2004, and the *Public Service Exclusion Approval Order* and *Public Service Official Languages Appointment Regulations* that came into force in December 2005 have had a major influence on recruitment and training practices in departments.
- *Public Service Modernization Act (PSMA)*: Legislation containing four acts: *Canadian Centre for Management Development Act* (creating the new





Having to manage increased responsibilities with limited resources, the government must enhance performance by integrating modern comptroller-ship into the heart of its management practices.

School of the Public Service), amendments to the *Financial Administration Act* (moved responsibility for certain aspects of human resources management to deputy heads), *Public Service Labour Relations Act*, and the *Public Service Employment Act* (giving departments more flexibility in staffing; while also increasing their accountability). This has had major effects on human resource management in all departments.

#### **The challenges for the Marine Safety Program are to:**

- i. Continue to update and develop a relevant policy and legislative framework;
- ii. Ensure a successful culture change through the development of management strategies to ensure success;
- iii. Respond to Central Agency needs and priorities in a timely and efficient manner; and
- iv. Build an internal Integrated Management System to meet the demands of Central Agencies and to ensure sound business practices.

In meeting these challenges, the Marine Safety Program will capitalize on its strengths and opportunities:

- ✓ Clear vision and consensus of direction
- ✓ Professional, dedicated, experienced employees with specialized knowledge
- ✓ Robust consultation process
- ✓ Improved *Canada Shipping Act, 2001*
- ✓ An evolving national technical training program
- ✓ Well-developed databases and electronic infrastructure

- ✓ A strong domestic and international reputation
- ✓ A cohesive management team
- ✓ Effective communications within the program and strengthened relationships between Headquarters and regional staff
- ✓ Empowered managers and employees
- ✓ Collaboration with the entire marine community in forming policy and programs
- ✓ Strategic alliances, both existing and new that help achieve the Marine Safety program's key results
- ✓ Communication of our commitment to sustainable development as well as our successes and our challenges through as many different means as possible
- ✓ Continuous innovation in the area of sustainable development and access to sources of sustainable development information and expertise, tools and best practices shared by other countries, international organizations and the corporate sector





## KEY RESULTS

Examining its strategic context and challenges led to establishing Marine Safety program key results and their objectives, which will allow us to achieve our mission in the years to come. They can be considered under four broad categories:






- 1. Consistent and effective compliance and enforcement activities;**
- 2. Education and awareness of safe and environmentally sound marine practices are fuelled by an understanding of risks and their proactive management;**
- 3. Continuous improvement, effective leadership and sound management practices in program delivery; and**
- 4. Harmonized and effective Marine Safety policy and regulatory framework focused on performance and risk management.**

### 1. Consistent and effective compliance and enforcement activities

To achieve this, the Marine Safety program will:

- |   |   |
|---|---|
| <p>1.1 Ensure that all tools and practices pertaining to the safety of human life on waterways and to the protection of the environment are adequate, integrated, risk-based, effective and efficient, adaptable to meet industry growth/demand and conducive to Safety Management Systems;</p> <p>1.2 Raise the degree to which the marine community exceeds the minimum required standards;</p> | <p>1.3 Enhance the pollution prevention regime;</p> <p>1.4 Advance measures to reduce greenhouse gases emitted from ships;</p> <p>1.5 Protect the public right of navigation by reviewing and regulating works constructed in navigable waterways;</p> <p>1.6 Ensure that Canada meets its international obligations under bilateral and multilateral navigation and shipping agreements;</p> |
|---|---|



- 
- 
- 
- 1.7 Maximize alternative program delivery opportunities;
  - 1.8 Develop a new risk-based domestic inspection program;
  - 1.9 Develop a new administrative enforcement scheme to promote compliance with regulatory requirements; and
  - 1.10 Strengthen its National Technical Training Program.

## **2. Education and awareness of safe and environmentally sound marine practices are fuelled by an understanding of risks and their proactive management**

To achieve this, the Marine Safety program will:

- 2.1 Develop and implement comprehensive and targeted education and awareness plans to increase the knowledge in the marine community and of the general public of safe and environmentally sound marine practices and of the marine regulatory regime; and
- 2.2 Engage key players, through strategic alliances, to extend communication in their areas.

## **3. Continuous improvement, effective leadership and sound management practices in program delivery**

To achieve this, the Marine Safety program will implement an internal Integrated Management System, which will:

- 3.1 Strengthen the risk-based approach in all decision making, including resource allocations/reallocation for program activities to achieve responsible spending and results;
- 3.2 Adopt an integrated business planning framework consisting of integrating risk management, performance measurement

and improved planning and reporting culture and tools in support of sound management practices and continuous performance improvement;

- 3.3 Leverage alternative data sources, both internal and external, to support effective and efficient program management;
- 3.4 Forge relationships with other government departments in order to influence their regulatory and program services;
- 3.5 Enhance our recruitment, retention, competency program, succession planning, as well as developing a stronger continuous learning program for our employees;
- 3.6 Enhance our quality assurance program in support of an Integrated Management System;
- 3.7 Create a functional organization structure, tools and procedures that promote and facilitate efficient program delivery;
- 3.8 Strengthen and maintain communications to establish clear functional direction to managers and staff within and between headquarters and regions and amongst the regions themselves and within the regions; and
- 3.9 Manage and implement a continually renewed comprehensive information management/ information technology strategy.



4. **Harmonized and effective Marine Safety policy and regulatory framework focused on performance and risk management.**

To achieve this, the Marine Safety Program will:

- 4.1 Streamline, harmonize and develop, through a robust consultation process, a performance-based regulatory scheme that encourages viable, effective, economical and environmentally sound marine transportation and commerce;
- 4.2 Streamline, harmonize and develop, through a robust consultation process, a performance-based regulatory scheme that encourages the viable, effective, economical and environmentally sound usage of Canadian waters by recreational boaters;
- 4.3 Modernize and harmonize a performance-based regulatory scheme that enables the viable, effective, economical and environmentally sound development and rehabilitation of infrastructure impacting our Canadian waters;
- 4.4 Strive to ratify international instruments quickly to align Canada's legislative framework with international marine safety developments;
- 4.5 Conduct and/or leverage risk-based initiatives in support of a modern, innovative and efficient regulatory scheme;
- 4.6 Develop and implement safety management systems for domestic shipping; and
- 4.7 Assess the user fee structure for marine safety services.



# COMMITMENT TO RESULTS

The Marine Safety program is committed to managing results-based performance measurement and has adopted a logic model that is consistent with the department's results model. The Marine Safety program's logic model, depicted in Figure 1, shows the causal relationships between the program's activities and the intended immediate, intermediate, and ultimate outcomes. The activity areas and their resulting outputs affect those within the reach of the program and lead to immediate and intermediate outcomes. While the Marine Safety program has direct control over activities and outputs, it can only influence the outcomes, since external factors may also influence these. The logic model provides a framework for building a focused set of results indicators, and is a means of shifting focus from inputs and outputs to the achievement of expected results.

The key elements of the logic model are described below:

- **Intermediate Outcomes (Tier II):** Marine Safety program managers have an indirect influence over these results. Associated indicators reflect how or whether activities are facilitating behavioural changes that are expected to lead to an "improved state."
  - **Ultimate Outcomes (Tier III):** Marine Safety program managers have limited influence over these results. Associated indicators measure changes in the desired end state.
- While the model clarifies the relationship between activities and their outcomes, it is important to understand the nature of these links. Specifically, while there is a direct link between activities, outputs and immediate outcomes, the links between these and the intermediate and ultimate outcomes do not necessarily represent a one-to-one relationship. Achieving the two latter outcomes will only be possible if all the activities of the Marine Safety program are undertaken.
- **Activity Areas:** These are core elements of the Marine Safety program's business and are not meant to be function specific. While most functions may fit primarily within one activity, it is possible that some functions fit into multiple activity areas.
  - **Key Outputs:** These are the primary products or services delivered with each activity area. These outputs are not exhaustive; but are meant to illustrate the scope of the activity area.
  - **Immediate Outcomes (Tier I):** These are the results for which Marine Safety program managers can be held accountable and have a direct influence over. Associated indicators focus on what was delivered and how it was delivered.



Figure 1: Marine Safety's Program's Logic Model

Activity Areas

Key Outputs

Immediate Outcomes

Intermediate Outcomes

# MARINE SAFETY

## Compliance and Enforcement

- Licensing, registration and certification (e.g. vessels, inspection, individuals)
- Approvals (e.g., technical documents, work in navigable waters, products, equipment)
- Examinations and advice
- Reports (e.g., inspection, investigation, pollution, occupational health and safety, enforcement and compliance activities)
- Investigations, Prosecutions, Penalties, Appeals
- National Technical Training Program
- Oversight of delegated activities

Consistent and effective compliance and enforcement activities

## Education and Awareness

- Safety and environmental promotional/ awareness materials and sessions
- Information for external stakeholders
- External training courses, manuals and guidance materials
- Emergency preparedness and incident management

Education and awareness of safe and environmentally sound marine practices are fuelled by an understanding of risks and their proactive management

## Program Management

- Information for internal stake holders (e.g. virtual bookshelf, databases)
- Resource management services (e.g., human resources, finance, IM/IT)
- Support of automated systems
- Administration services (e.g., contracts, facility management)
- Directives
- General and Ministerial correspondence, briefing notes, ATIP
- Issues Management and correspondence
- Plans (e.g., Strategic Plan, Business Plans)
- Service standards
- Performance analysis and reporting
- Quality assurance reports (internal/external audits, operational reviews)
- Leadership and Management activities
- Organizational issues

Continuous improvement, effective leadership and sound management practices in program delivery

## Regulatory Framework

- Legislation and regulation
- Policy
- Technical Standards
- International Commitments (e.g., International Maritime Organization, UN Agencies, International Labour Organization, International Standards Organisation)
- Agreements (e.g., MOUs, conventions, treaties)
- Research and development results/ findings
- Stakeholder Consultations
- Interpretations
- Marine Technical Review Board

Harmonized and effective Marine Safety policy and regulatory framework focused on performance and risk management

Compliance with regulations

Commitment to a safety and an environmentally responsible culture

Trust and confidence in Transport Canada's Marine Safety program

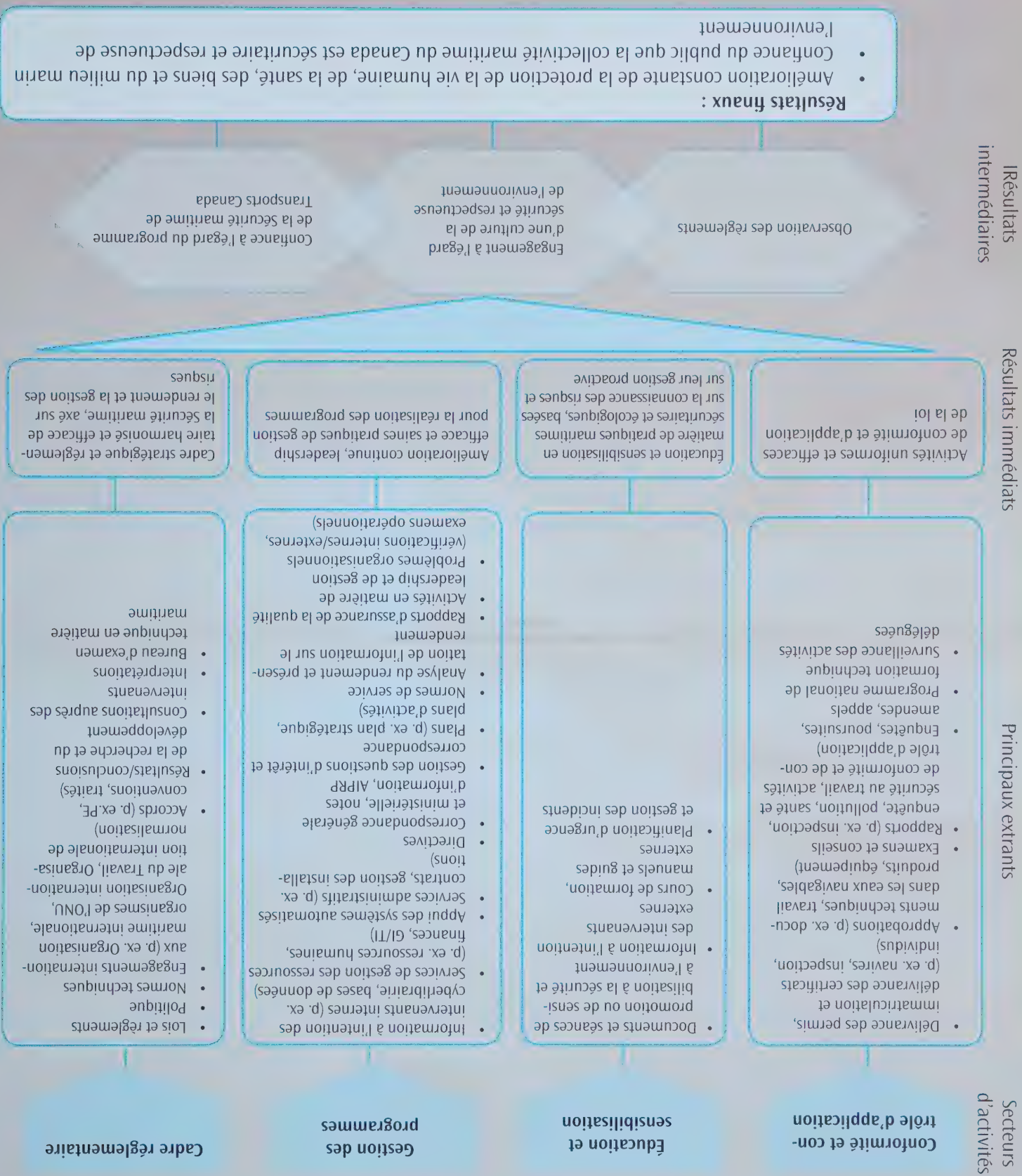
### Ultimate Outcomes:

- Continuous improvement in the protection of life, health, property and the marine environment
- Public confidence that the Canadian marine community is environmentally responsible and safe



Figure 1 : Modèle logique du programme de la Sécurité maritime

## SÉCURITÉ MARITIME



Résultats intermédiaires

Résultats immédiats

Principaux extrants

Secteurs d'activités



# ENGAGEMENT À L'ÉGARD DES RÉSULTATS

Le programme de la Sécurité maritime s'est engagé à gérer la mesure du rendement en se fondant sur les résultats, et il a adopté un modèle logique qui correspond au modèle ministériel en matière de résultats. Le modèle logique du programme de la Sécurité maritime, décrit à la figure 1, fait état des relations causales entre les activités du programme et les résultats immédiats, intermédiaires et finaux escomptés.

Les secteurs d'activités et les extrants qui en résultent ont des effets sur les personnes visées par le programme et aboutissent à des résultats immédiats et intermédiaires. Bien que le programme de la Sécurité maritime exerce un contrôle direct sur les activités et les extrants, il ne peut qu'influencer les résultats, étant donné que ceux-ci subissent également l'influence de facteurs externes. Le modèle logique fournit un cadre permettant d'établir un ensemble orienté d'indicateurs de résultats, et il constitue un moyen de déplacer l'accent des intrants et des extrants vers l'atteinte des résultats prévus.

Les principaux éléments du modèle logique sont décrits ci-dessous :

- **Secteurs d'activités** : Il s'agit des éléments de base des activités du programme de la Sécurité maritime, qui ne sont pas conçus pour être propres à chacune des fonctions. Bien que la majorité des fonctions puissent correspondre principalement à une seule activité, il se peut que certaines fonctions puissent correspondre à de multiples secteurs d'activités.

- **Principaux extrants** : Il s'agit des principaux produits ou services fournis au sein de chaque secteur d'activités. Ces extrants ne sont pas exhaustifs, mais visent à illustrer le champ du secteur d'activités.

- **Résultats immédiats (palier I)** : Il s'agit des résultats dont on peut tenir responsables les gestionnaires du programme de la Sécurité maritime et sur lesquels ces derniers peuvent exercer une influence directe. Les indicateurs associés portent sur ce qui a été exécuté et le mode d'exécution.
- **Résultats intermédiaires (palier II)** : Les gestionnaires du programme de la Sécurité maritime exercent une influence indirecte sur ces résultats. Les indicateurs associés reflètent comment, le cas échéant, les activités facilitent les changements qui sont censés améliorer la situation.
- **Résultats finaux (palier III)** : Les gestionnaires du programme de la Sécurité maritime exercent une influence indirecte sur ces résultats. Les indicateurs associés mesurent les changements dans l'état final désiré.

Bien que le modèle clarifie la relation entre les activités et leurs résultats, il est important de comprendre la nature de ces liens. Plus précisément, bien qu'il existe un lien direct entre les activités, les extrants et les résultats immédiats, les liens entre ces derniers et les résultats intermédiaires et finaux ne sont pas nécessairement directs. L'atteinte des deux derniers résultats ne sera possible que si toutes les activités du programme de la Sécurité maritime sont mises en œuvre.



## 4. Cadre stratégique et réglementaire harmonisé et efficace de la Sécurité maritime, axé sur le rendement et la gestion des risques

À cette fin, le programme de la Sécurité maritime :

4.1 rationalisera, harmonisera et élaborera, dans le cadre d'un processus rigoureux de consultation, un mécanisme de réglementation basé sur le rendement qui encourage un transport et un commerce maritimes viables, efficaces, économiques et écologiques;

4.2 rationalisera, harmonisera et élaborera un mécanisme de réglementation basé sur le rendement qui encourage l'utilisation viable, efficace, économique et écologique des eaux canadiennes par les plaisanciers;

4.3 modernisera et harmonisera un plan de réglementation basé sur le rendement et qui permet le développement et la remise

en état viables, efficaces, économiques et écologiques de l'infrastructure qui concerne les eaux canadiennes;

4.4 tâchera de ratifier de façon expéditive les instruments internationaux afin de synchroniser le cadre législatif Canadien avec les développements internationaux en matière de sécurité maritime;

4.5 utilisera des initiatives axées sur le risque pour appuyer un mécanisme de réglementation novateur et efficace;

4.6 élaborera et mettra en œuvre un système de gestion de la sécurité pour le transport maritime intérieur;

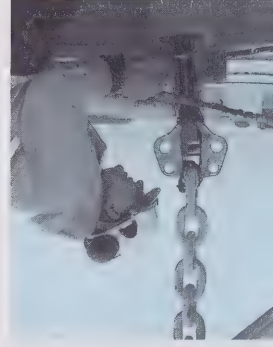
4.7 évaluera la structure des frais d'utilisation afférents aux services de sécurité maritime.





- 3.2 adoptera un cadre intégré de planification des activités, qui consistera à intégrer la gestion des risques, la mesure du rendement et une culture et des outils améliorés en matière de planification et de communication de l'information, en appui à de saines pratiques de gestion et à l'amélioration continue du rendement;
- 3.3 exploitera d'autres sources de données, tant à l'interne qu'à l'externe, afin d'appuyer une gestion efficace et efficiente des programmes;
- 3.4 nouera des relations avec d'autres ministères, afin d'influer sur leurs services de réglementation et des programmes;
- 3.5 améliorera notre programme de recrutement, de maintien en fonction de notre effectif et de compétences, la planification de la relève, tout en élaborant un programme d'apprentissage continu plus solide pour nos employés;
- 3.6 améliorera notre programme d'assurance de la qualité en appui à un système de gestion intégré;
- 3.7 créera une structure organisationnelle, des outils et des procédures fonctionnels qui favorisent et facilitent la réalisation efficace des programmes;
- 3.8 renforcera et maintiendra les communications afin d'établir une orientation fonctionnelle claire à l'intention des gestionnaires et des employés, à l'Administration centrale, entre celle-ci et les Régions et parmi ces dernières;
- 3.9 gèrera et mettra en œuvre une stratégie globale et continuellement renouvelée en matière de gestion de l'information, et de technologie de l'information, et notamment un système de gestion de la sécurité maritime.

- 1.8 élaborera un nouveau programme national d'inspection axé sur les risques;
  - 1.9 mettra au point un nouveau régime administratif de contrôle d'application pour favoriser le respect des exigences réglementaires;
  - 1.10 renforcera le Programme national de formation technique.
- ## 2. Éducation et sensibilisation en matière de pratiques maritimes sécuritaires et écologiques, basées sur la connaissance des risques et sur leur gestion proactive
- À cette fin, le programme de la Sécurité maritime :
- 2.1 élaborera et mettra en œuvre des plans complets et ciblés d'éducation et de sensibilisation afin d'améliorer les connaissances de la collectivité maritime et du grand public en ce qui concerne les pratiques maritimes sécuritaires et écologiques et le régime réglementaire maritime;
  - 2.2 fera participer les joueurs clés, par le truchement d'alliances stratégiques, afin d'élargir les communications dans leurs secteurs.
- ## 3. Amélioration continue, leadership efficace et saines pratiques de gestion pour la réalisation des programmes
- À cette fin, le programme de la Sécurité maritime mettra en œuvre un système interne de gestion intégrée, entre autres :
- 3.1 renforcera l'approche axée sur le risque pour l'ensemble des prises de décisions, notamment pour les affectations et les réaffectations de ressources, pour que les activités de programmes fassent état de dépenses et de résultats responsables;





# RÉSULTATS CLÉS

L'examen du contexte stratégique précédent et des défis a donné lieu à la définition des résultats clés du programme de Sécurité maritime, qui vont nous permettre de réaliser notre mission dans les années à venir. Ils peuvent être répartis entre quatre grandes catégories :

- 1. Activités uniformes et efficaces de conformité et d'application de la loi;
- 2. Éducation et sensibilisation en matière de pratiques maritimes sécuritaires et écologiques, basées sur la connaissance des risques et sur leur gestion proactive;
- 3. Amélioration continue, leadership efficace et saines pratiques de gestion pour la réalisation des programmes;
- 4. Cadre stratégique et réglementaire harmonisé et efficace de la Sécurité maritime, axé sur le rendement et la gestion des risques.



## 1. Activités uniformes et efficaces de conformité et d'application de la loi

À cette fin, le programme de la Sécurité maritime :

- 1.1 vérifiera que tous les outils et toutes les pratiques qui s'appliquent à la sécurité des vies humaines sur l'eau et à la protection de l'environnement sont adéquats, intégrés, fondés sur les risques, efficaces et efficaces, qu'ils peuvent s'adapter à la croissance et à la demande de l'industrie et qu'ils sont propices à la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité;
- 1.2 élèvera le degré auquel la collectivité maritime surpasse les normes requises;
- 1.3 améliorera le régime de prévention de la pollution;
- 1.4 mettra en place des mesures en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires;
- 1.5 protégera le droit du public à la navigation, par l'examen et la réglementation ouvrages construits sur les voies navigables;
- 1.6 veillera à ce que le Canada respecte ses obligations internationales en vertu d'ententes bilatérales et multilatérales en matière de navigation et de transport maritime;
- 1.7 optimisera d'autres possibilités de réalisation des programmes;

Aux prises avec des responsabilités croissantes et des ressources limitées, le gouvernement doit améliorer le rendement grâce à l'intégration du contrôleur moderne au cœur même de ses pratiques de gestion.

ministères.

- *Loi sur la modernisation de la fonction publique* (LMFP) : cette loi regroupe quatre lois : la *Loi sur le Centre canadien de gestion* (qui a créé la nouvelle École de la fonction publique du Canada), les modifications de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (a confié la responsabilité de certains aspects de la gestion des ressources humaines aux administrateurs généraux), la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique* (qui donne aux ministères une plus grande latitude en matière de dotation, bien qu'elle augmente également leur responsabilité). Les répercussions ont été énormes sur la gestion des ressources humaines dans tous les ministères.

#### Défis du programme de la Sécurité maritime :

- i. Continuer à mettre à jour et à élaborer un cadre stratégique et législatif pertinent;

- ii. S'assurer d'un changement de culture efficace par l'élaboration de stratégies de gestion axées sur la réussite;

- iii. Répondre aux besoins et donner suite aux priorités des organismes centraux de manière opportune et efficiente;

- iv. Mettre sur pied un système de gestion intégrée interne pour répondre aux demandes des organismes centraux et pour garantir de saines pratiques commerciales.

**Afin de relever ces défis, le programme de la Sécurité maritime misera sur ses points forts et sur ces possibilités :**

- ✓ Une vision claire et une direction d'un commun accord.
- ✓ Des employés professionnels, dévoués, expérimentés et qui possèdent des connaissances spécialisées.
- ✓ Un solide processus de consultation.
- ✓ La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada qui est améliorée.
- ✓ Un programme de formation technique national en évolution.
- ✓ Des bases de données et une infrastructure électronique bien élaborées.
- ✓ Une solide réputation intérieure et internationale.
- ✓ Une équipe de gestion cohérente.
- ✓ Des communications efficaces au sein du programme et de meilleures relations entre les employés de l'Administration centrale et des régions.
- ✓ Des gestionnaires et des employés responsabilisés.
- ✓ Collaboration avec la collectivité maritime à la formulation de la politique et des programmes.
- ✓ Alliances stratégiques existantes et nouvelles qui contribuent à atteindre les résultats clés du programme de la Sécurité maritime.
- ✓ Utilisation du plus grand nombre possible de moyens différents pour communiquer notre engagement en matière de développement durable, nos réalisations et nos défis.
- ✓ Innovation continue en matière de développement durable et accès à des sources de renseignements et aux compétences, aux outils et aux pratiques exemplaires qui sont partagés par d'autres pays, des organisations internationales et le secteur commercial.





## Gouvernement

La sécurité et la sûreté demeurent les priorités du gouvernement. Le gouvernement travaille au financement des engagements budgétaires, ce qui occasionne des changements dans ses structures et ses ressources. Il sera difficile, tant pour le programme de la Sécurité maritime que pour le gouvernement, d'établir un équilibre entre le niveau d'application de la loi et le niveau de surveillance, en termes de ressources et d'attributions.

La concurrence dans le secteur des transports est vive et n'est pas sans exercer des pressions pour la réduction des coûts. Les gouvernements peuvent encourager la compétitivité intérieure et internationale en diminuant le fardeau de la réglementation et en harmonisant davantage la réglementation.

La modernisation de la réglementation continue à faire partie des priorités du gouvernement. Cette modernisation s'est traduite par des améliorations au fil des ans. Cela dit,

en raison de la nature très changeante de l'industrie, nous devons continuellement adapter nos actions et nos interventions. Voilà pourquoi le gouvernement actuel instaure un nouveau système de réglementation fondé sur le rendement et un engagement pour une réglementation efficiente, opportune et rentable, étayée par des normes de service claires et la responsabilisation du gouvernement fédéral. Dans le contexte actuel, la réglementation peut et doit devenir un avantage concurrentiel et un instrument clé pour réaliser les objectifs sociaux, écologiques et économiques. Le programme de la Sécurité maritime adapte ses règlements fondés sur la prescription aux règlements axés sur le rendement. Les règlements fondés sur le rendement changeront notre manière de réglementer, notre façon

## Autres points saillants :

d'établir les priorités, de coordonner entre les compétences territoriales et de mesurer le rendement. Aux prises avec des responsabilités croissantes et des ressources limitées, le gouvernement doit améliorer le rendement grâce à l'intégration du contrôle moderne au cœur même de ses pratiques de gestion. Il doit se consacrer au développement d'une main-d'œuvre professionnelle et compétente afin de servir l'intérêt public et d'assurer un service économique aux citoyens canadiens et adapté à leurs besoins.

Un certain nombre d'initiatives des organismes centraux qui ont eu et continuent d'avoir une incidence sur le programme de la Sécurité maritime, par exemple :

- La *Loi fédérale sur la responsabilité* : Nouvelles dispositions législatives qui comprennent un article précis sur le renforcement de la vérification et de la responsabilisation dans les ministères.
- L'initiative d'allègement du fardeau de la paperasserie (IAFP) : un partenariat entre le secteur privé et le secteur public qui a pour but de réduire les coûts de la paperasserie et de l'observation de la réglementation pour les petites entreprises, afin qu'il soit plus facile pour elles de faire affaire au Canada et dans le monde entier.
- « Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada » qui met l'accent sur la diligence raisonnable et l'optimisation des ressources en ce qui a trait à l'utilisation des fonds publics.
- Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) : Demande adressée aux ministères bien gérés pour qu'ils surveillent les résultats, signalent ce qui a été découvert et apportent des changements.
- *Langues officielles* : nouveaux moyens d'action en vigueur depuis avril 2004, et le *Décret d'exemption dans la fonction publique* et le *Règlement sur les langues officielles – nominations dans la fonction publique* en vigueur depuis décembre 2005 et qui ont eu une incidence majeure sur les pra-

- La majeure partie des récents immigrants ont l'âge actif, possèdent une formation universitaire et connaissent au moins une langue officielle.
- vi. Appuyer un changement de culture dans l'effectif affecté aux inspections, en délaissant un régime de nature prescriptive au profit d'un régime axé sur le rendement.

#### Défis du programme de la Sécurité maritime :

- Améliorer ses stratégies d'embauche/de maintien en poste, les exigences en matière de formation et la planification de la relève;
- Promouvoir l'éducation et la formation dans la collectivité maritime;



- Revoir les ensembles de qualités et de compétences requises pour des postes spécialisés ou généraux;

- Créer une structure organisationnelle qui répond aux besoins actuels en matière de recrutement et facilite le mentorat et le perfectionnement;

- Réaliser les objectifs du programme et mettre au point des systèmes et des outils nouveaux avec des ressources limitées;



## Facteurs liés au marché du travail

Selon les tendances démographiques, des employés en place dans plusieurs secteurs cruciaux du programme de la Sécurité maritime vont quitter l'effectif. De fait, cette tendance se répercute sur l'ensemble de l'industrie maritime, laquelle ressent un besoin croissant en équipages et en officiers pour répondre à la demande mondiale croissante touchant la capacité maritime. Cette croissance de l'activité maritime et ce taux de déperdition, combinés, font que le programme de la Sécurité maritime et l'industrie maritime se disputent àprement les gens de mer chevronnés et très compétents.

utilisée de façon appropriée, surtout au chapitre de la sécurité et de la gestion des risques.

Le programme de la Sécurité maritime recrute des gens de mer chevronnés pour satisfaire aux exigences relatives aux compétences d'emploi. Si la tendance demeure, on estime que leur nombre sera insuffisant pour répondre aux besoins tant de l'industrie que du gouvernement.



### Autres points saillants :

- Les exigences techniques et sur le plan des compétences ne sont pas sans causer des difficultés continues en matière de recrutement. Le vieillissement des effectifs contribuera à une pénurie mondiale de gens de mer expérimentés.
- Les ensembles de compétences requises pour l'effectif du programme de la Sécurité maritime seront revus en fonction de la transition actuelle vers les systèmes de gestion de la sécurité, lesquels vont avoir une incidence différente sur le recrutement.
- On prévoit que d'ici à 2011, toute la croissance de la main-d'œuvre sera le résultat de l'immigration.

Il est prévu que cette tendance et les pénuries connexes de main-d'œuvre vont s'intensifier au cours des prochaines années et exercer beaucoup de pression au titre de la sécurité, et ce pour tous les ordres de gouvernement et tous les niveaux de l'industrie. Les gens de mer très compétents et chevronnés sont essentiels au maintien et à l'amélioration de la sécurité maritime. Des gens de mer non qualifiés ou n'ayant pas les compétences nécessaires créent des problèmes de sécurité pour eux, les membres d'équipage et autres gens de mer.

Ainsi, les entreprises vont subir des pressions croissantes pour satisfaire à la demande par des moyens exigeant moins de main-d'œuvre. Les effets d'une telle démarche peuvent être positifs, mais il y a également des risques si elle n'est pas

## Défis du programme de la Sécurité maritime :

- i. Déterminer de façon proactive les activités maritimes qui pourraient avoir une incidence négative sur le milieu marin et y donner suite;
- ii. Elaborer et mettre en œuvre des interventions efficaces et efficaces en cas de situations d'urgence afin d'atténuer leur incidence sur l'environnement;
- iii. Faciliter le recyclage des navires;

- iv. Communiquer notre engagement à l'égard du développement durable, nos réussites et nos enjeux par le plus grand nombre possible de moyens différents;

- v. Continuer à innover au chapitre du développement durable et faire appel aux sources de renseignements, aux compétences, aux outils et aux pratiques exemplaires en matière de développement durable qui sont partagées par d'autres pays, des organismes internationaux et le secteur commercial;

- vi. Assurer une coordination avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux relativement aux questions de milieu marin qui concernent la collectivité maritime;

- vii. Prévoir un régime législatif et réglementaire modernisé qui appui les orientations du gouvernement du Canada sur les questions environnementales;

- viii. Concevoir et implanter un régime national efficace de prévention des accidents et d'intervention, pour les cas de déversement de substances dangereuses et nocives et en conformité avec les obligations canadiennes prévues dans le Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'incidents de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS).

- être transportées dans l'eau de ballast des navires, notamment des bactéries et d'autres microbes, des microalgues et des plantes aquatiques et espèces animales à différentes étapes de vie. Les navires qui sillonnent les eaux canadiennes transportent des milliers de tonnes d'eau de ballast chaque année, ce qui expose le Canada à l'arrivée d'espèces étrangères (pathogènes non indigènes) à partir de l'eau de ballast qui est déversée.
- Les demandes reçues dans le cadre du programme de protection des eaux navigables (PPEA) sont un élément important de la charge de travail des évaluations environnementales. Le PPEA protège le droit public à la navigation et l'environnement, en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables.
- L'Organisation maritime internationale estime que les émissions provenant des navires représentent entre 2 et 4,5 % de toutes les émissions de gaz à effet de serre.
- Les polluants atmosphériques provenant des navires augmentent de plus en plus comparativement aux autres modes de transport, compte tenu du vaste nombre d'échanges commerciaux effectués et du fait que les navires utilisent du combustible lourd résiduel alors que pour les autres modes, on se sert de mazout léger raffiné.
- Le gouvernement du Canada a mis en place des règlements rigoureux et obligatoires afin que l'industrie réduise ses émissions de 20 % d'ici 2020 et de 60 à 70 % d'ici 2050.
- Les attitudes du public ont changé et exigent un comportement responsable en matière d'environnement de la part de la collectivité maritime.
- La protection de l'environnement est prioritaire pour le gouvernement du Canada et les organismes et gouvernements internationaux.
- De nouveaux enjeux sont associés aux eaux arctiques.



## Environnement

Des changements d'attitude, dans le public et le milieu politique, à l'égard des questions environnementales ont amené le gouvernement à relever les programmes en place et à introduire des lois et des programmes nouveaux. Le programme de la Sécurité maritime a la responsabilité d'un certain nombre de lois environnementales qui protègent les voies navigables du Canada.

Le Canada a maintenant des règlements nationaux codifiés de tolérance pour la prévention de la pollution par les navires et les produits chimiques dangereux. Ces règlements s'appliquent à tous les bâtiments parcourant toutes les eaux canadiennes et à la zone économique exclusive du Canada vont contribuer à éliminer le déversement délibéré, négligent ou accidentel de polluants dans le milieu marin par les navires. Les règlements se veulent une compilation des exigences actuelles édictées en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et des normes maritimes internationales. Ils prévoient également de nouvelles exigences pour que le Canada puisse finaliser l'adoption de toutes les dispositions facultatives de la convention internationale pour la prévention de la pollution causée par les navires et de la convention des systèmes antisalissure.

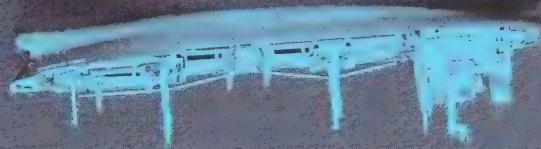
Le programme de la Sécurité maritime fait en sorte que les politiques, les programmes et les opérations reflètent les critères de développement durable et qu'il puisse obtenir des résultats tangibles sur la scène internationale en matière de développement durable.

Intitulée la « Constitution des océans », UNCLOS établit une structure dans les régions où les états

9 Pour obtenir plus de renseignements sur les responsabilités de contrôle du drapeau et des États portuaires et côtières, visitez le site <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/menu.htm>

décembre 2003.

Le Canada a joué un rôle prépondérant dans la négociation de cette Convention et l'a ratifiée en 1982 lors de l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). L'immense majorité des océans dit une démarche internationale en ce qui a trait à leur gouvernance. Une étape majeure a été franchie à cet égard en 1982 lors de l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). Le Canada a joué un rôle prépondérant dans la négociation de cette Convention et l'a ratifiée en 1982 lors de l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). L'immense majorité des océans dit une démarche internationale en ce qui a trait à leur gouvernance. Une étape majeure a été franchie à cet égard en 1982 lors de l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). Le Canada a joué un rôle prépondérant dans la négociation de cette Convention et l'a ratifiée en 1982 lors de l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS).



- Le commerce mondial, y compris la majorité du commerce canadien, est transporté par voie maritime.
- Le réchauffement de la planète allonge la durée de la saison de navigation saisonnière.
- Des milliers d'espèces aquatiques peuvent

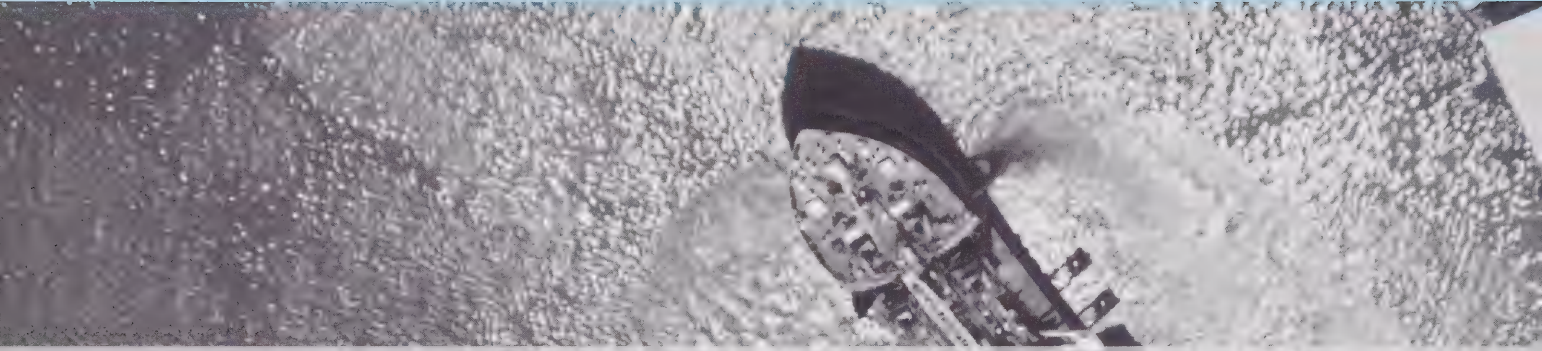
(pays) ont une compétence territoriale et des droits souverains, qui diminue au fur et à mesure qu'on s'éloigne de ses côtes. Cette convention a une incidence directe sur le programme de la Sécurité maritime dans la mesure où elle exerce un contrôle sur les aspects administratifs, techniques et sociaux sur les navires canadiens et étrangers

- de sécurité tels que le système automatisé d'identification et le système mondial de détresse et de sécurité en mer.
  - Les nouvelles technologies qui touchent les systèmes de contrôle, les équipements, les systèmes de navigation, les systèmes de communication et les infrastructures ont un impact sur les régimes de réglementation. Les avancées et les changements technologiques progressent à un rythme accéléré.
  - Il y a de plus en plus de pression pour que les règlements ne se laissent pas distancer par les changements technologiques rapides.
- i. Vérifier que les innovations technologiques adoptées se traduisent par l'amélioration de la sécurité maritime et la protection de l'environnement;
  - ii. Optimiser l'utilisation de la technologie de l'information dans le cadre du programme de la Sécurité maritime et offrir un meilleur accès à cette information à l'industrie du transport maritime et à d'autres intervenants;
  - iii. Vérifier que le nouvel équipement à bord des navires est conçu et fabriqué en fonction des besoins, des compétences et de la capacité de tous les utilisateurs;
  - iv. S'assurer que les marins reçoivent une formation adéquate;
  - v. S'assurer que les employés du programme de la Sécurité maritime se tiennent au fait des progrès technologiques rapides;

## Défis du programme de la Sécurité

### maritime :

- i. Vérifier que les innovations technologiques adoptées se traduisent par l'amélioration de la sécurité maritime et la protection de l'environnement;
- ii. Optimiser l'utilisation de la technologie de l'information dans le cadre du programme de la Sécurité maritime et offrir un meilleur accès à cette information à l'industrie du transport maritime et à d'autres intervenants;
- iii. Vérifier que le nouvel équipement à bord des navires est conçu et fabriqué en fonction des besoins, des compétences et de la capacité de tous les utilisateurs;
- iv. S'assurer que les marins reçoivent une formation adéquate;
- v. S'assurer que les employés du programme de la Sécurité maritime se tiennent au fait des progrès technologiques rapides;
- vi. Moderniser la législation, les règlements, les processus, les pratiques et les outils du programme de la Sécurité maritime, de façon à tirer profit des nouvelles technologies;
- vii. Optimiser la simplification éventuelle des systèmes internes de technologie de l'information, tant au sein du programme de la Sécurité maritime que de Transports Canada.
- ii. Optimiser l'utilisation de la technologie de l'information dans le cadre du programme de la Sécurité maritime et offrir un meilleur



La révolution qui se produit dans la technologie de l'information a donné lieu à des produits et à des services nouveaux, et il va continuer d'en être ainsi. Ces derniers sont des éléments essentiels d'un réseau de transport moderne, sécuritaire et efficace.

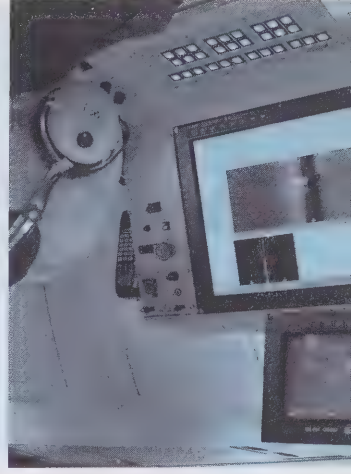


## Technologie

La technologie évolue rapidement et dans de nombreux secteurs. La révolution qui se produit dans la technologie de l'information a donné lieu à des produits et à des services nouveaux, et il va continuer d'en être ainsi. Ces derniers sont des éléments essentiels d'un réseau de transport moderne, sécuritaire et efficace. Nous appuyons l'innovation technologique pour l'amélioration de la sécurité. Les changements s'opèrent dans les systèmes de contrôle, les systèmes de propulsion, les systèmes de navigation, la technologie de l'information, les pratiques commerciales et les systèmes. Le programme de la Sécurité maritime fait en sorte que les nouvelles technologies ne posent pas de risque pour la sécurité ou l'environnement. Vu l'ampleur et la rapidité des changements technologiques, le défi du programme de la Sécurité maritime consiste à s'assurer que les règlements et les pratiques de surveillance n'accusent pas de retard.

Le Dash 8, aéronef nouvellement équipé pour la surveillance antipollution, qui a été lancé le 1er décembre 2006, témoigne de l'engagement du programme de la Sécurité maritime d'intégrer la nouvelle technologie dans ses programmes. L'avion est doté d'un équipement de surveillance aérienne à la fine pointe de la technologie et augmente la capacité de Transports Canada de détecter les pollueurs du milieu marin. La technologie permet à l'avion de surveillance de couvrir un territoire beaucoup plus vaste qu'auparavant, le jour ou la nuit, et dans des conditions météorologiques beaucoup plus rigoureuses. Elle vient ainsi compléter le système de satellite existant RADARSAT.

RADARSAT est un système d'observation par satellite qui peut détecter des anomalies à la surface de l'océan qui peuvent constituer un signe d'incident de pollution. L'utilisation du nouvel équipement de surveillance aérienne et de RADARSAT améliore la capacité d'identifier les pollueurs marins et de les rendre comptables de leurs actes.



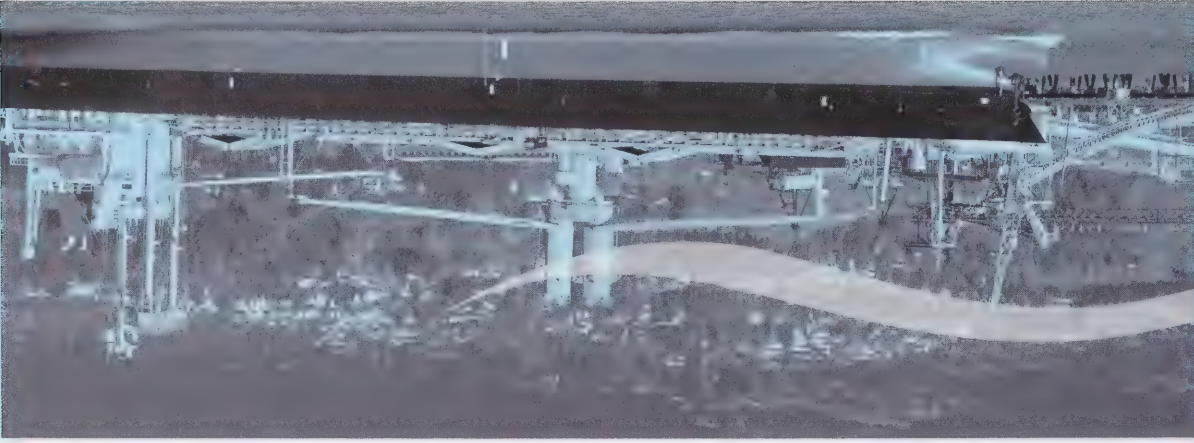
L'industrie pétrolière et gazière se tourne de plus en plus vers des solutions flottantes, comme les bâtiments flottants de production, stockage et transbordement (BFST), les bâtiments flottants de stockage au large des côtes et les bâtiments flottants de production d'hydrocarbures, en particulier dans les eaux profondes, pour les champs secondaires et les endroits éloignés. Les innovations technologiques en matière de conception et d'installation de systèmes de production flottants ont été caractérisées par des nouveaux concepts et des techniques avancées. Plusieurs nouveaux concepts de systèmes flottants sont proposés chaque année, et le programme de la Sécurité maritime doit se pencher sur les principes de mécanique sur lesquels reposent ces innovations techniques, examiner les nouveaux concepts, les approuver puis adapter notre régime de réglementation.

Le programme de la Sécurité maritime gère actuellement plus de 30 systèmes internes de technologie de l'information, qui servent à appuyer ses responsabilités au chapitre de la sécurité des navires, des marins, des eaux navigables, des embarcations de plaisance et du milieu marin. La fourniture et le soutien de ces systèmes vont rehausser la capacité du programme de la Sécurité maritime d'exercer ses activités de manière uniforme, efficace et efficiente et offrir à la collectivité maritime des interfaces conviviales pour :

- accéder aux lois, aux règlements, aux normes et aux politiques en vigueur dans le domaine maritime;
- permettre le commerce électronique, p. ex. l'inscription en ligne et la délivrance de licences;
- offrir un moyen efficace pour formuler une rétroaction et des demandes de renseignements;
- sensibiliser davantage les intervenants;
- fournir un soutien automatisé en matière de gestion des risques et d'analyse des tendances.

### Autres points saillants :

- Les mesures de sécurité peuvent accélérer l'élaboration de procédures pour une navigation plus sécuritaire et des systèmes



## Autres points saillants :

- L'industrie évolue vers des stratégies de prévention et des systèmes de gestion de la sécurité.
- L'industrie maritime nationale et internationale a amélioré les niveaux de compétences.
- Les partenariats avec d'autres organismes et d'autres groupes d'intérêt, tels que les associations qui représentent l'industrie, les syndicats et les gouvernements fédéraux et provinciaux, permettent de meilleures communications, une meilleure éducation et une meilleure sensibilisation aux questions de sécurité maritime.
- L'attitude du public évolue et celui-ci tolère moins les accidents et les incidents sur les voies navigables.
- Des sanctions administratives et pécuniaires ont été établies pour donner suite aux questions qui ont été soulevées et pour améliorer la conformité, mais elles ont eu une incidence sur la charge de travail.
- La pêche commerciale est une activité à risque et, tant au Canada qu'à l'échelle mondiale, elle est reconnue comme l'une des plus dangereuses.
- Plus de 22 000 petits bateaux de pêche commerciale sont exploités au Canada.
- En moyenne, chaque année, plus de 20 accidents mortels surviennent à bord des bateaux de pêche au Canada, avec ce que cela entraîne comme effets dévastateurs sur les familles et les collectivités.
- Le programme de la Sécurité maritime change et accorde plus d'attention mainte-

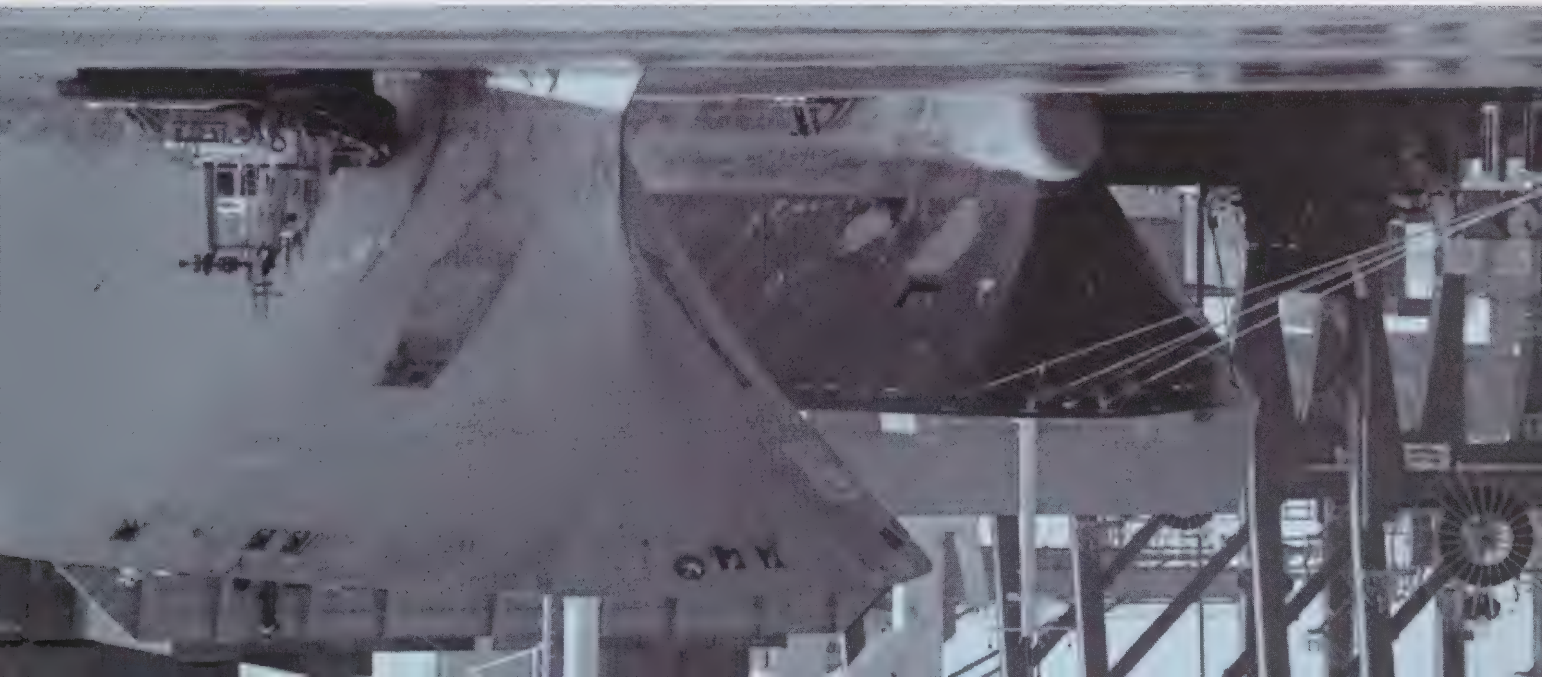
## Défis du programme de la Sécurité maritime :

- Mettre en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité, en vue d'appuyer les responsabilités et les rôles changeants du programme de la Sécurité maritime et de la collectivité maritime;
- Susciter une culture de sécurité, dans le cadre du programme de la Sécurité maritime et au sein de la collectivité maritime, qui s'améliore constamment, tire des enseignements et est proactive et tolérante aux changements et aux enjeux futurs;
- Renforcer les alliances stratégiques existantes et explorer de nouvelles alliances qui appuient les résultats clés et objectifs de la Sécurité maritime.

- Le Canada compte quelque 6 millions de plaisanciers.
- En raison du risque élevé et de l'impact économique, le programme de la Sécurité maritime s'est donné pour tâche d'adopter une démarche équilibrée pour améliorer la sécurité des petits navires (y compris les bateaux de pêche) et de la navigation de plaisance.
- Le programme de la Sécurité maritime va continuer à travailler avec le Bureau de la sécurité des transports pour déterminer les secteurs où la sécurité peut être améliorée.







## Préoccupations accrues en matière de sécurité maritime

Le rôle de Transports Canada évolue vers un rôle de supervision des politiques et de la réglementation, ce qui n'est pas sans modifier la nature de la relation entre le programme de la Sécurité maritime et l'industrie. Le programme de la Sécurité maritime va œuvrer dans un contexte où la sécurité est une responsabilité partagée au sein de la collectivité maritime. Nous contribuons à la sécurité de la collectivité maritime par un certain nombre d'initiatives de programme, comme les systèmes de gestion de la sécurité. La manière dont la Sécurité maritime réalise ses programmes de supervision doit tenir compte de ces changements.

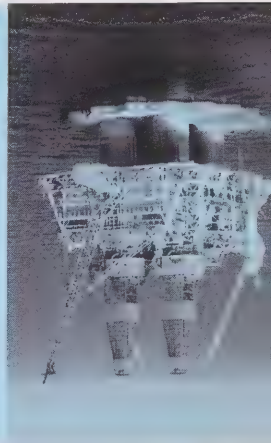
L'amélioration de la sécurité maritime est une

priorité pour l'ensemble de la collectivité maritime. Tous les intervenants ont un rôle important à jouer dans la mise en œuvre, la tenue à jour et

L'amélioration des normes. Le temps est venu de faire plus que d'imposer des règles et de respecter les exigences en matière de sécurité. Le programme de la Sécurité maritime et la collectivité maritime doivent gérer les risques de façon à les maintenir à des niveaux acceptables. En outre, ils doivent s'engager à élaborer et à maintenir une culture de sécurité qui s'améliore constamment, tire des enseignements et est proactive et tolérante aux changements et aux enjeux futurs.

L'accès à l'information, les programmes, la transparence et une méthode intégrée pour élaborer des mesures pour mettre en œuvre les instruments de Sécurité maritime de façon uniforme, efficace et efficiente sont également des facteurs de succès déterminants pour relever la sécurité maritime.

Le programme de la Sécurité maritime et la collectivité maritime doivent gérer les risques de façon à les maintenir à des niveaux acceptables. En outre, ils doivent s'engager à élaborer et à maintenir une culture de sécurité qui s'améliore constamment, tire des enseignements et est proactive et tolérante aux changements et aux enjeux futurs.





## Défis du programme de la Sécurité maritime :

- Hausse de la navigation de plaisance - Nouveau centre d'intérêt pour le programme de la Sécurité maritime, étant donné qu'une partie importante du nombre de pertes de vie dans des accidents maritimes provient de ce groupe. Croissance continue et remise en état de l'infrastructure – Retombées sur des sec-teurs tels que le programme de protec-tion des eaux navigables.
  - Industrie des croisières en pleine crois-sance - Nouveaux enjeux, en particulier dans des régions concentrées comme la côte Ouest et l'Arctique.
  - Remplacement des flottes de navires vieillissants - Incidence sur la charge de travail du programme de la Sécurité maritime.
- i. Jouer un rôle proactif pour déterminer les tendances et les enjeux éventuels qui toucheront la collectivité maritime;
  - ii. Poursuivre une démarche intégrée et générale lorsqu'il s'agit de traiter des questions d'ordre maritime;
  - iii. Exercer une influence sur le milieu international de la sécurité de façon à satisfaire aux exigences canadiennes;
- iv. Intégrer et harmoniser les pratiques nationales et internationales pour promouvoir la surveillance de la sécurité;
  - v. Traiter les questions d'ordre maritime de façon efficace et efficiente;
  - vi. Continuer à faire participer le nombre croissant d'intervenants variés de la collectivité maritime dans la formulation des politiques et des pro-grammes, tout en équilibrant les intérêts en ma-tière de sécurité, d'environnement et d'économie.



La mondialisation a permis d'ouvrir beaucoup de marchés en vue de faciliter les échanges à l'échelle de la planète, ce qui n'est pas sans avoir d'impact sur le transport maritime, au chapitre du volume d'activités, des types de navire, des routes et d'intervention dans le cadre d'un régime axé sur la coopération.



### Autres points saillants :

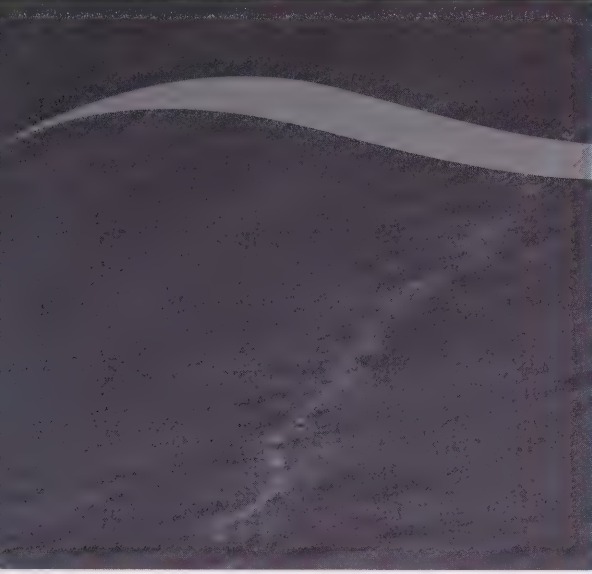
- Changements au sein de l'industrie du transport maritime — Des questions complexes de propriété et de gestion de l'équipage signifient des opérations de surveillance de la sécurité tout aussi complexes.

7 Source: Transport Canada - Les Transports au Canada 2008 (<http://www.tc.gc.ca/politique/rapport/anre2008/toc.html>)

Par ailleurs, l'augmentation de la demande énergétique a entraîné une hausse de l'exploitation pétrolière et gazière au large des côtes et, de ce fait, l'utilisation de nouvelles plateformes d'extraction de grandes dimensions et très complexes dans le secteur maritime et une hausse du trafic maritime, notamment pour le déplacement des plateformes, leur approvisionnement et le transport du pétrole et du gaz. Cela a eu un impact positif sur l'économie canadienne, mais la prudence est de mise en ce qui a trait à la surveillance, afin de réduire au minimum les risques de ce type d'opérations sur le double plan de la sécurité et de l'environnement.

des risques, et d'une plus grande complexité, qui a une incidence sur le cadre de réglementation et d'autres activités de sécurité maritime, sans parler des nouveaux secteurs pour lesquels nous possédons une expérience limitée et très peu de renseignements et qui nécessitent de ce fait des efforts considérables. Le marché florissant des produits de base favorise également de nouveaux secteurs, comme l'exploitation minière accrue dans le Nord, et cela n'est pas sans susciter des questions de transport.

- Complexité de l'industrie du transport maritime — Diverses organisations et divers types d'opérations.
- Responsabilité accrue de l'industrie - Contrôle des navires par l'État du port, sociétés de classification et associations de l'industrie.
- En 2007, le trafic marchandises maritime a été estimé à 398,3 millions de tonnes, soit 0,3 % de plus qu'en 2006. Le trafic en 2007 entre le Canada et les É.-U. a été estimé à 126,5 millions de tonnes, soit une diminution de 0,15 %, et le reste du trafic international (hauturier ou outre-mer), à 204,5 millions de tonnes, soit une augmentation de 0,6 %.
- Augmentation de l'activité portuaire — En 2007, les ports du Canada ont maintenu 465,6 millions de tonnes de fret maritime, soit 0,2 % de moins que l'année précédente.
- Service accru des conteneurs maritimes - Il est prévu que ce secteur va doubler au cours des prochaines années, avec un volume plus considérable des navires et l'ouverture de nouveaux terminaux sur les côtes Est et Ouest.
- Ajout de gares maritimes — Compte tenu du nombre élevé prévu des projets énergétiques, il y aura vraisemblablement un plus grand nombre de terminaux maritimes dans toutes les Régions de Transports Canada, en particulier celles qui touchent les produits pétroliers et le GNL.



# CONTEXTE STRATÉGIQUE, DÉFIS ET POINTS FORTS

Le programme de la Sécurité maritime œuvre à la réalisation de sa mission dans un contexte mondial en constante évolution et est

confronté à de nombreux défis. Afin de pouvoir miser sur nos points forts, de saisir les possibilités qui s'offrent à nous et de relever les défis, nous devons les définir et les connaître. Pour ce faire, nous avons considéré six facteurs clés de nos environnements interne et externe, pour ce qui est des défis et des possibilités, afin de déterminer leur impact possible.

Le contexte stratégique, les défis et les points forts viennent appuyer les résultats clés et objectifs qui sont énoncés dans ce plan.

## Mondialisation et croissance de l'industrie

La mondialisation soulève de nombreuses questions stratégiques internationales sur la scène nationale. De ce fait, il faut que les gouvernements établissent un lien entre les besoins mondiaux et les besoins régionaux. Le Canada est partie à des accords internationaux sur le commerce et les tarifs qui ont ouvert les marchés nationaux et internationaux. Aujourd'hui, les enjeux internationaux comprennent le commerce, la santé de la population, l'harmonisation de la réglementation et le développement durable. Des

interventions efficaces exigent une coopération internationale parmi les gouvernements et l'industrie.

L'harmonisation mondiale offre aux gouvernements la possibilité de relever le degré de sécurité dans le cadre d'une démarche coopérative, tout en réduisant au minimum les coûts additionnels pour l'industrie maritime par l'application d'exigences uniformes sur de multiples marchés. La mondialisation a permis d'ouvrir beaucoup de marchés en vue de faciliter les échanges à l'échelle de la planète, ce qui n'est pas sans avoir d'impact sur le transport maritime, au chapitre du volume d'activités, des types de navire, des routes et d'intervention dans le cadre d'un régime axé sur la coopération.

La croissance de nouveaux marchés (p. ex. l'Asie-Pacifique) exerce de fortes pressions sur le réseau de transport maritime, sur les plans de la production, de la capacité, de l'approvisionnement, de la demande et de la sécurité. Tous les secteurs d'activité (conformité et application de la loi, cadre de réglementation, éducation et sensibilisation, et gestion des programmes) sont touchés par cette croissance. Les répercussions découlent d'une augmentation des volumes d'activité maritime, qui se traduit par une augmentation





## NOTRE VISION

Notre vision décrit le milieu marin sécuritaire auquel nous aspirons par la mise en œuvre de ce plan.

Un milieu maritime sécuritaire, durable, et respectueux de l'environnement et reconnu dans le monde entier pour son leadership.

## NOTRE MISSION

Notre mission décrit comment nous réaliserons notre vision, et les contributions que nous ferons en cours de route.

Réaliser notre vision par l'amélioration constante de la sécurité et à la protection de la vie, de la santé, des biens et du milieu marin grâce :

- à l'élaboration, au maintien et à la mise en œuvre d'un régime de réglementation efficace et efficient;
- à l'éducation et à la sensibilisation;
- à la surveillance et à l'application de la loi.

## CLIENTS, PARTENAIRES ET INTERVENANTS

Le programme de la Sécurité maritime assure des services directement à tous les secteurs de la collectivité maritime nationale et internationale. Nous collaborons aussi avec nombre d'organisations partenaires afin d'assurer la prestation des services, y compris les associations industrielles, les syndicats, les groupes d'intérêt spécial, les gouvernements fédéraux et provinciaux et d'autres secteurs de Transports Canada.

Le grand public n'est pas toujours le client direct du programme de la Sécurité maritime, mais tous les Canadiens bénéficient de nos services. Notre mandat consiste à protéger l'intérêt du public et à assurer la sécurité des voyageurs, en appuyant, en favorisant et en réglementant des pratiques maritimes qui protègent la vie humaine et l'environnement.

## NOS VALEURS

Nous entêtions et nous appuyons certes les valeurs et le code d'éthique de la fonction publique ainsi que les valeurs de Transports Canada, mais le programme de la Sécurité maritime a également sa propre série de valeurs fondamentales. Ce sont nos valeurs qui orientent l'établissement de nos priorités et la communication de l'orientation stratégique du programme de la Sécurité maritime. Nous avons la ferme intention de gérer nos activités, nos ressources humaines et nos ressources financières en conformité avec les normes professionnelles et les normes d'éthique.

**Respect** : à l'égard de nos collègues et de nos clients en étant ouverts, justes et honnêtes en ce qui a trait à toutes nos transactions.

**Professionalisme** : miser sur l'apprentissage continu, l'approfondissement de nos connaissances spécialisées et l'innovation continue, et en travaillant consciencieusement et avec prudence sur le plan financier.

**Collaboration** : être à l'écoute et communiquer ouvertement, faire confiance à nos collègues, nos clients, et partager les responsabilités et les ressources.

Le modèle logique du programme de la Sécurité maritime, décrit à la page 30, énumère les activités de haut niveau des programmes et leurs résultats escomptés.

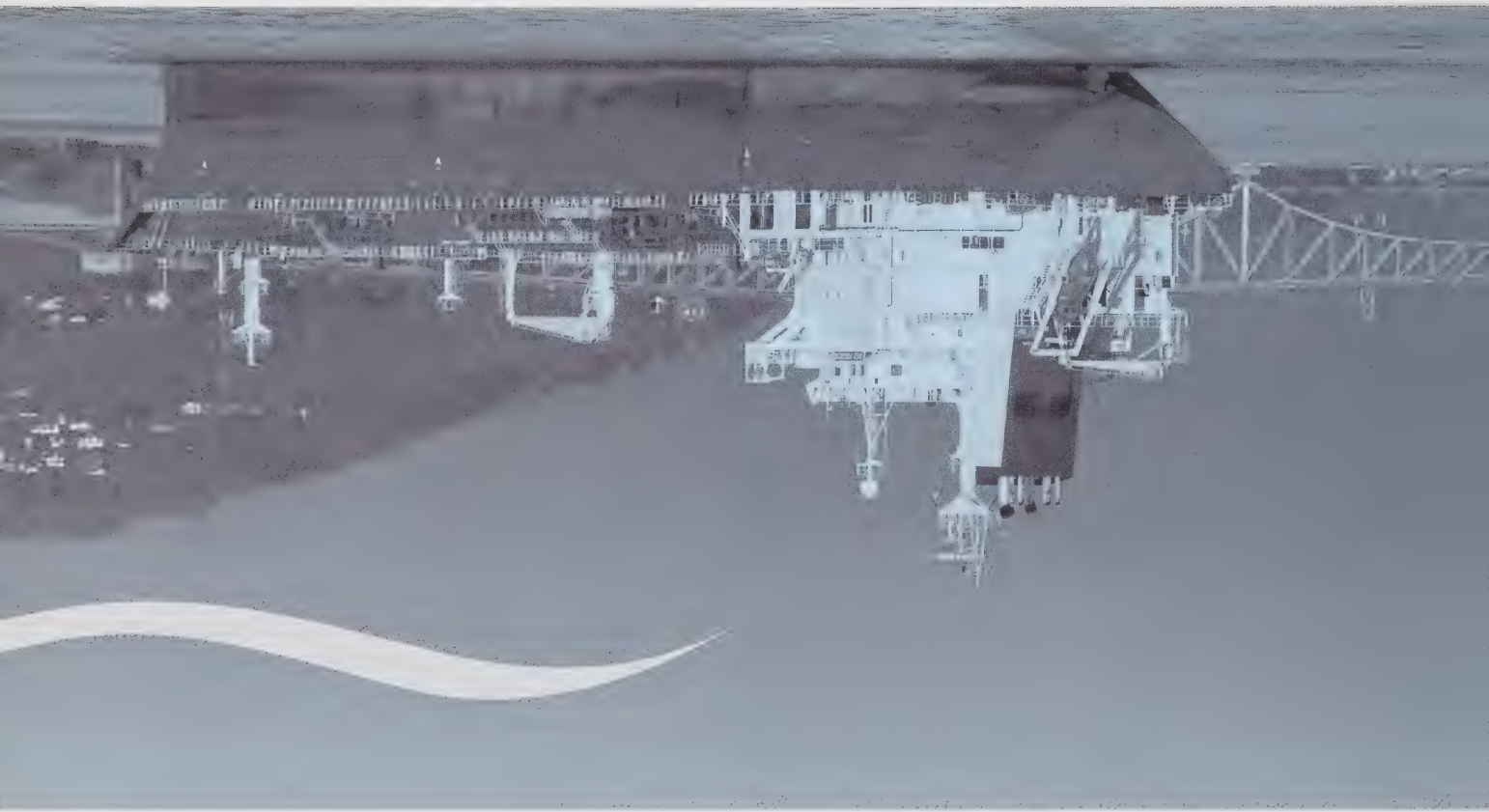
Le programme de la Sécurité maritime tire son autorité de nombreuses lois, notamment la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs, la Loi sur le pilotage, le Code canadien du travail, partie II et la Loi sur le cabotage. En outre, la Sécurité maritime est tenue de veiller à l'application d'une gamme de conventions (ententes) internationales, dont le Canada est signataire. Ces conventions s'appliquent à des navires étrangers qui naviguent dans les eaux canadiennes et aux navires canadiens qui font le commerce international.

Nos activités sont fonction des résultats clés de la Sécurité maritime (énoncées dans le présent plan). Ces résultats appuient l'orientation stra-

tégique de Transports Canada et celle-ci, le plan d'action général du gouvernement fédéral, c'est-à-dire :

- Un réseau de transport **sécuritaire et sûr** qui contribue à l'atteinte des objectifs de développement social et de sûreté du Canada;
- Un réseau de transport **efficace** qui contribue à la croissance économique du Canada et à ses objectifs commerciaux;
- Un réseau de transport **écologique** qui contribue aux objectifs de développement durable du Canada.

Cette harmonie fait en sorte que les décisions touchant les transports continuent de contribuer à l'efficacité du plan d'action global du gouvernement. Les programmes et les services qu'offre Transports Canada aux Canadiens visent à obtenir, avec le concours d'autres ministères, d'organisations et de l'industrie, des résultats afférents à une économie vigoureuse, à la protection de l'environnement et à la sûreté et la sûreté des Canadiens.





Le programme de la Sécurité maritime a pour fonction de protéger la vie, la santé, les biens et le milieu marin, dans le contexte d'un réseau de transport maritime efficace, durable et digne de la confiance du public.

Doté d'un effectif de quelque 620 employés et d'un budget d'environ 65 millions de dollars, le programme de la Sécurité maritime élabore et administre un programme national pour servir les Canadiens. Notre mandat englobe une gamme complète de responsabilités liées à la sécurité des navires, des embarcations de plaisance, et à la protection de l'environnement. Nous :

- élaborons, administrons et mettons en application des lois et des politiques nationales et internationales qui régissent la sécurité maritime et la protection du milieu marin;

- faisons la promotion de pratiques et de procédures sécuritaires;
- élaborons et tenons à jour des règlements, des examens et des normes de formation pour la délivrance de brevets et de certificats (gens de mer), notamment les certificats de compétence;
- traitons les questions de sécurité et de santé au travail (navires);
- tenons un registre d'immatriculation des navires canadiens;
- présentons un programme interne de formation technique au groupe des inspecteurs du programme;
- réalisons des programmes afin de promouvoir la sécurité des petits bâtiments et des embarcations de plaisance;
- menons des recherches dans le secteur du transport maritime (p. ex. équipement de sécurité);
- administrons le programme de protection des eaux navigables;
- nous occupons des questions de pilotage.

## Le Canada, une nation maritime

- Couvrant une distance d'environ 244 000 km, les côtes du Canada sont les plus longues du monde. Un quart de notre population habite dans les régions côtières.
- Quelques 45 000 petits navires commerciaux sillonnent nos eaux, dont 22 000 bateaux de pêche environ.
- En 2008, le transport maritime constituait le mode de transport dominant pour le commerce international, avec des expéditions annuelles dépassant 157 milliards de dollars<sup>2</sup>.
- En 2008, le secteur du transport maritime du Canada employait directement environ 40 000 personnes<sup>3</sup>.
- En 2007, plus de 45 millions de passagers et 16 millions de véhicules ont utilisé des traversiers au Canada<sup>4</sup>.
- En moyenne, 6 000 demandes à titre du programme PEN sont reçues chaque année.
- On compte environ six millions de plaisanciers au Canada<sup>5</sup>.
- L'achat, l'entretien et l'exploitation de 2,9 millions d'embarcations de plaisance ont pour effet d'injecter directement 15,6 milliards de dollars dans l'économie canadienne<sup>6</sup>.

2 Source : Transports Canada – Les transports au Canada 2008 (<http://www.tc.gc.ca/politique/rapport/annee2008/index.html>)

3 Ibid

4 Source : Association canadienne des opérateurs de traversiers – rapport annuel de 2007 (<http://www.cfoa.ca/annualreport2007.pdf>)

5 Source : Canadian Marine Manufacturers Association – Economic Impact Analysis of Recreational Boating in Canada: 2007

6 Ibid

Le programme de la Sécurité maritime de Transports Canada joue un rôle clé dans le réseau de transport maritime canadien.



Le plan stratégique actuel (*La nouvelle vague*) témoigne de la philosophie gouvernementale concernant la fonction moderne de contrôle, expose clairement les résultats clés du programme de la Sécurité maritime pour la période de 2009 à 2015, et décrit à grands traits les objectifs stratégiques choisis afin de réaliser notre mission dans le contexte des enjeux et des possibilités qui s'offrent à nous.

La mise en œuvre de ce plan stratégique nous permettra de continuer à mettre en place les outils et les procédures nécessaires pour fournir aux gestionnaires des renseignements intégrés sur le rendement financier et non financier, une méthode rigoureuse de gestion des risques, des systèmes de contrôle efficaces et un ensemble commun de valeurs et d'éthique. Il faut s'employer à rechercher des moyens d'arriver plus facilement à de meilleurs résultats, à des décisions plus éclairées, à de meilleures politiques publiques et à une meilleure prestation des services. Il faut viser l'efficacité de la gerance des ressources de toutes natures à l'échelle de l'administration fédérale et à produire des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes.

## Loi sur la protection des eaux navigables

- *Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables, Règlement sur les ponts des eaux navigables, Règlement sur les câbles de traîle, et Receveur d'épaves.*

Ces nouvelles responsabilités ont incité le Comité de la haute direction de la Sécurité maritime à mettre à jour son plan stratégique de 2003-2010, *La prochaine vague*. Même si le programme de la Sécurité maritime a atteint certains de ses objectifs, il est évident que des objectifs sont de nature permanente et que de nouveaux enjeux surgissent constamment. Conscient de ces enjeux, le Comité de la haute direction de la Sécurité maritime a élaboré un nouveau cadre de planification afin d'orienter les décisions futures, la mesure du rendement et l'affectation des ressources. Une fois intégré dans le processus de planification stratégique, le cadre de planification permettra de définir les liens entre nos ressources, nos activités, les principaux extraits et les résultats escomptés.







# INTRODUCTION

pollution et aux interventions environnementales relèvent maintenant du programme de la Sécurité maritime de Transports Canada :

## Sécurité des embarcations de plaisance

- *Règlement sur les petits bâtiments, Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, et Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance.*

## Services de navigation maritime

- *Règlement sur les zones de services de trafic maritime, Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada, et Règlement sur la protection des aides à la navigation.*

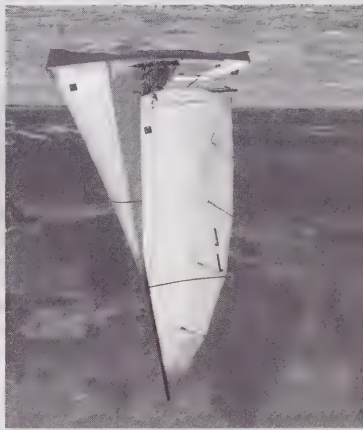
## Prévention de la pollution et intervention environnementale

- *Gestion du Programme national de surveillance aérienne (qui porte surtout sur la surveillance de la pollution), approbation des plans de prévention de la pollution causée par les navires et les plans d'intervention pour les grands bâtiments commerciaux ainsi que les plans d'intervention pour les installations de maintenance*

Le programme de la Sécurité maritime de Transports Canada joue un rôle clé dans le réseau de transport maritime canadien.

Nous concevons et mettons en œuvre un cadre de sécurité et de protection de l'environnement pour tous les secteurs de l'industrie maritime au Canada et à l'étranger et pour le milieu de la navigation de plaisance. Nous protégeons aussi le droit du public à la navigation à l'intérieur des eaux navigables canadiennes. À cet effet, nous collaborons avec des organisations partenaires, comme les associations d'industrie canadiennes et internationales, les syndicats, les groupes d'intérêts spéciaux, les établissements de formation maritime, les sociétés de classification et les administrations fédérales, provinciales et municipales. Le public profite beaucoup de nos services.

Le 12 décembre 2003, toutes les responsabilités liées à la politique et à la réglementation de la sécurité maritime ont été regroupées au sein de Transports Canada, ce qui a permis à la Garde côtière canadienne de se concentrer sur les opérations et la prestation des services. De ce fait, la politique et les opérations liées à la sécurité des embarcations de plaisance, à la protection des eaux navigables, à la navigation maritime, à la prévention de la

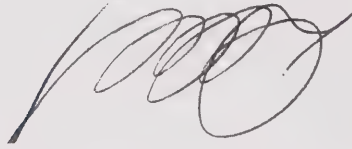


Les responsables de la réglementation reconnaissent qu'une entité peut se conformer aux règlements sans pour autant gérer de façon efficace les risques afin de les maintenir à des niveaux acceptables. Il est nécessaire de mettre en place une démarche de nature plus globale, incluant une étude et une gestion systématiques des risques inhérents au système. Pour ce faire, il faudra un changement de culture, tant dans l'industrie que dans le programme de la Sécurité maritime pour l'adoption d'un nouveau cadre de responsabilité dans l'atteinte des objectifs de sécurité.

À cette fin, le programme de la Sécurité maritime mettra en pratique le document de Transports Canada intitulé *Allons de l'avant - Changer la culture de sécurité et de sûreté - Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté*. Pour implanter un système de gestion de la sécurité du transport maritime, nous devons tabler sur notre régime de réglementation actuel et diriger nos efforts vers des pratiques de gestion des risques.

Par ailleurs, nous allons améliorer le système de gestion de la sécurité maritime qui est en place, pour appuyer l'engagement du groupe Sécurité et sûreté de Transports Canada concernant l'adoption d'un système de gestion intégrée, lequel appuie le cadre de gestion *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes et le Cadre de responsabilisation de gestion*. Le système de gestion de la sécurité maritime est applicable à tous les programmes nationaux de la Sécurité maritime de façon à garantir l'uniformité des services et de l'application. Le plan stratégique n'est ni un plan d'action ni un plan de travail, mais plutôt un plan d'avenir visant à doter une organisation d'une orientation commune. De ce plan stratégique vont naître des plans d'activités et des plans d'action précis, avec des échéanciers précis.

Pour que nous puissions voguer sur *La nouvelle vague*, nous allons continuer de faire participer nos professionnels dévoués, nos intervenants et le public et de les appuyer. Ensemble, nous pouvons réaliser de grands progrès dans la poursuite de notre vision d'un milieu maritime sécuritaire, durable, respectueux de l'environnement et respecté dans le monde entier pour son leadership.



Donald Roussel  
Directeur général, Sécurité maritime  
Président, Comité exécutif de la Sécurité maritime

Le programme de la Sécurité maritime vit une période exigeante. Nos efforts demeurent axés, comme il se doit, sur l'amélioration de la sécurité sur l'eau, et nous accordons de plus en plus d'attention aux petits bâtiments, à la réforme de la réglementation et à la protection du milieu marin.



# MESSAGE DU COMITÉ EXÉCUTIF DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Pratiquement six ans se sont écoulés depuis la dernière révision du plan stratégique par le programme de la Sécurité maritime. Beaucoup de changements sont survenus depuis cet exercice, si bien que nous devons transformer la façon d'exercer nos activités, tant dans les divers secteurs du réseau canadien de transport maritime que dans la collectivité maritime.

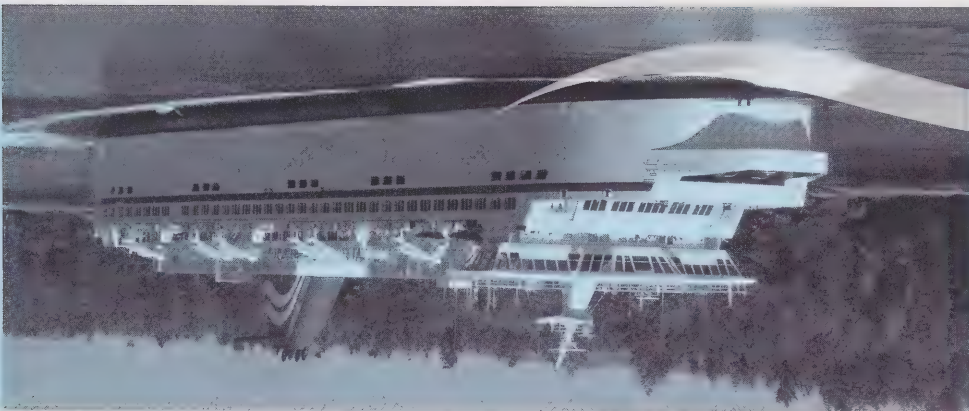
Non seulement avons-nous hérité de politiques et de programmes du ministère des Pêches et des Océans en 2003 (il en sera question dans le présent rapport), mais nous avons également entrepris l'examen et la modernisation d'un de nos principaux instruments, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMC de 2001), entrée en vigueur en juillet 2007, remplace la *Loi sur la marine marchande du Canada* en tant que principal instrument régissant la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance ainsi que la protection du milieu marin. Elle s'applique aux bâtiments canadiens qui naviguent dans toutes les eaux ainsi qu'aux navires étrangers exploités dans les eaux canadiennes, depuis les canots et kayaks, jusqu'aux navires de croisières et les pétroliers. La *LMC de 2001* fait la promotion de la croissance durable du milieu maritime, sans compromettre la sécurité, et répond aux besoins des Canadiens dans une économie mondiale.

La *LMC de 2001* est moins prescriptive et davantage axée sur le rendement. Les règlements basés sur le rendement ont modifié notre façon de réglementer, d'établir des priorités, d'assurer la coordination entre les administrations et de mesurer le rendement.

Le programme de la Sécurité maritime vit une période exigeante. Nos efforts demeurent axés, comme il se doit, sur l'amélioration de la sécurité sur l'eau, et nous accordons de plus en plus d'attention aux petits bâtiments, à la réforme de la réglementation et à la protection du milieu marin.

Nous nous pencherons aussi sur notre façon de gérer les risques, c'est-à-dire les mesures que nous prenons dans un premier temps pour prévenir les incidents et les accidents et les leçons que nous en tirons lorsqu'ils se produisent.

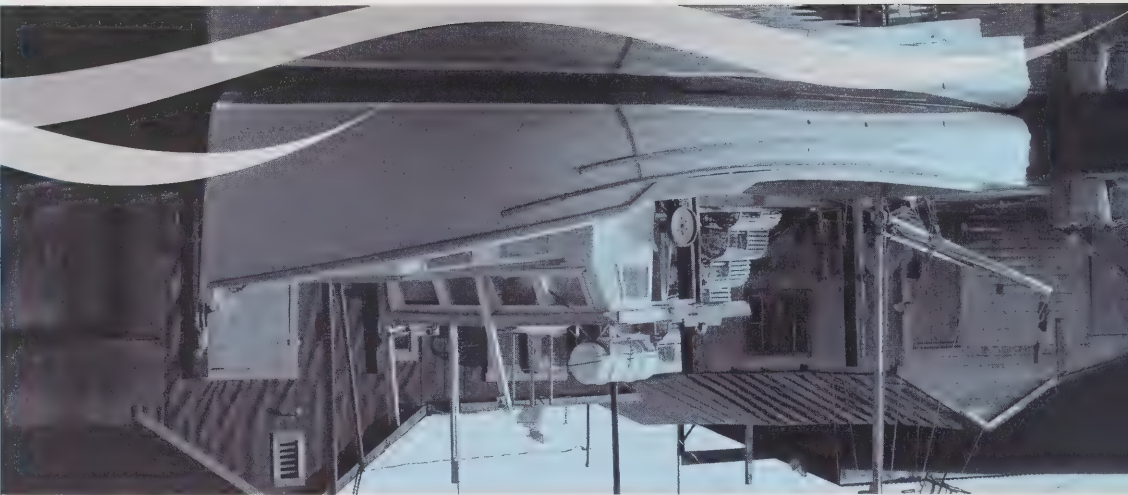
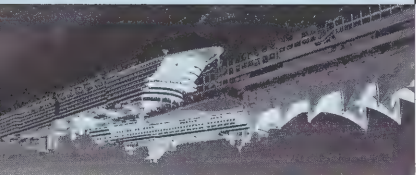


*gestion de la sécurité et de la sûreté*<sup>1</sup> de Transports Canada, document qui décrit sommairement la façon de progresser pour modifier la culture de la sécurité et de la sûreté. Ce document va orienter le programme de la Sécurité maritime, dont les responsables vont procéder à la mise en œuvre d'un Système de gestion de la sécurité pour les exploitants de bâtiments canadiens, y compris les petits navires de transport de passagers, et à la certification des bâtiments canadiens qui effectuent des voyages à l'étranger, pour la conformité avec le Code international de gestion de la sécurité.

De fait, *La nouvelle vague* définit des priorités en matière de sécurité maritime et de protection du milieu marin de même que les moyens à utiliser à cet égard. J'anticipe avec plaisir la mise en œuvre de ce qui tracera de nouvelles voies à suivre au cours des sept prochaines années, alors que le programme de la Sécurité maritime continue d'appuyer la vision ministérielle qui consiste en un réseau de transport canadien reconnu à l'échelle planétaire comme étant sécuritaire, sûr, efficace et écologique.

*John Baird*

L'honorable John Baird, C.P., député,  
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités



<sup>1</sup> Pour plus de détails à ce sujet, consultez le site : <http://www.tc.gc.ca/sst/PlanStrategique/menu.html>

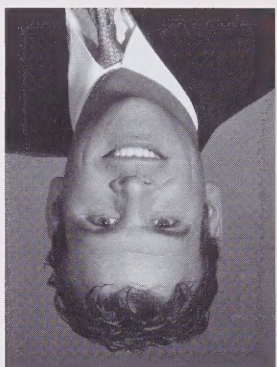


**A** j'ai le plaisir de présenter le *Plan stratégique de la Sécurité maritime* – La nouvelle vague pour 2009-2015.

Ce plan stratégique marque une étape importante du programme de la Sécurité maritime; il définit quatre résultats clés pour aider l'organisation à réaliser sa vision, sa mission et son mandat, par la promotion d'une culture de la sécurité plus solide au sein de la collectivité maritime nationale et internationale. Le premier de ces résultats stratégiques vise des activités uniformes et efficaces de conformité et d'application de la loi; le deuxième, une éducation et une sensibilisation en matière de pratiques maritimes sécuritaires et écologiques, basées sur la connaissance des risques et sur leur gestion proactive; le troisième, l'amélioration continue, un leadership efficace et de saines pratiques de gestion pour la réalisation des programmes; et le quatrième, un cadre stratégique et réglementaire harmonisé et efficace de la Sécurité maritime, axé sur le rendement et la gestion des risques.

Pour atteindre ces résultats clés, le programme de la Sécurité maritime va appuyer les priorités gouvernementales pour « un Canada meilleur » grâce à un environnement plus sain et pour « un Canada plus fort » grâce à une économie plus forte ». *La nouvelle vague* insiste principalement sur la protection de l'intérêt public et sur la sécurité des voyageurs par l'appui et la réglementation des pratiques maritimes pour la protection de la vie humaine et du milieu marin.

En plus d'aider le gouvernement fédéral dans ces secteurs prioritaires, le programme de la Sécurité maritime va continuer d'appuyer *Allons de l'avant - Changer la culture de sécurité et de sûreté - Orientation stratégique pour une*

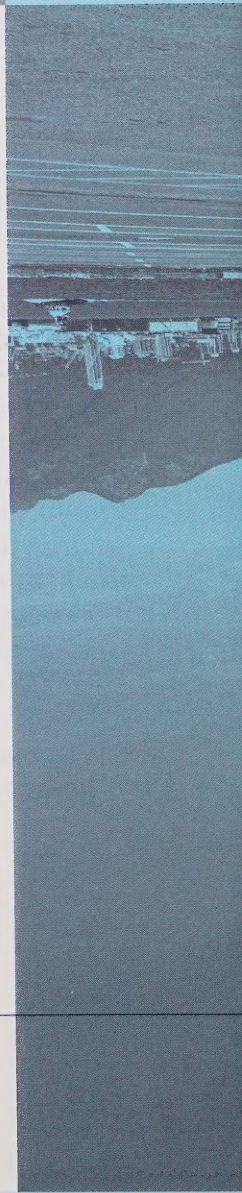
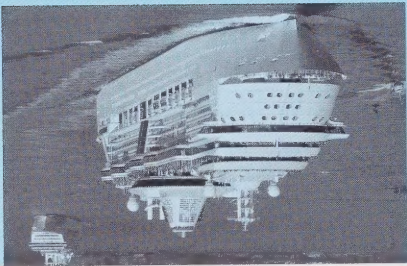
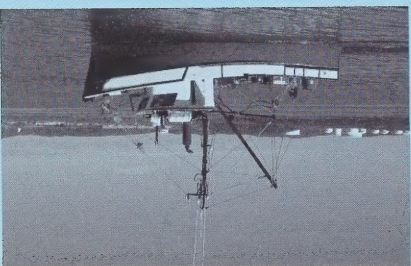


Pour atteindre ces résultats clés, le programme de la Sécurité maritime va appuyer les priorités gouvernementales pour « un Canada meilleur » grâce à un environnement plus sain et pour « un Canada plus fort » grâce à une économie plus forte ».

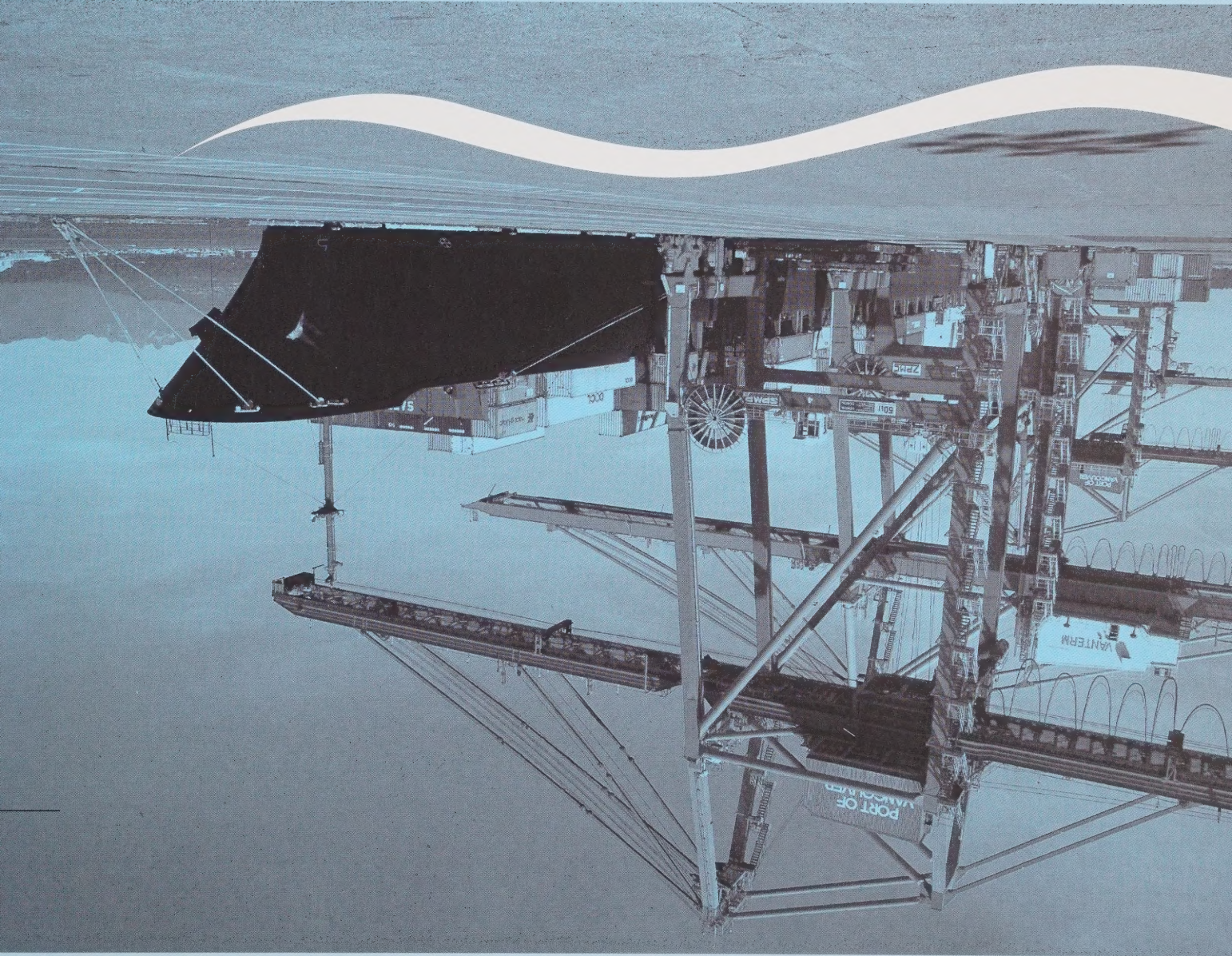


# TABLE DES MATIÈRES

4	Message du ministre.....
6	Message du Comité exécutif de la Sécurité maritime .....
8	Introduction.....
10	Notre rôle.....
12	Notre vision.....
12	Notre mission.....
12	Clients, partenaires et intervenants.....
12	Nos valeurs.....
13	Contexte stratégique, défis et points forts.....
26	Résultats clés.....
29	Engagement à l'égard des résultats.....







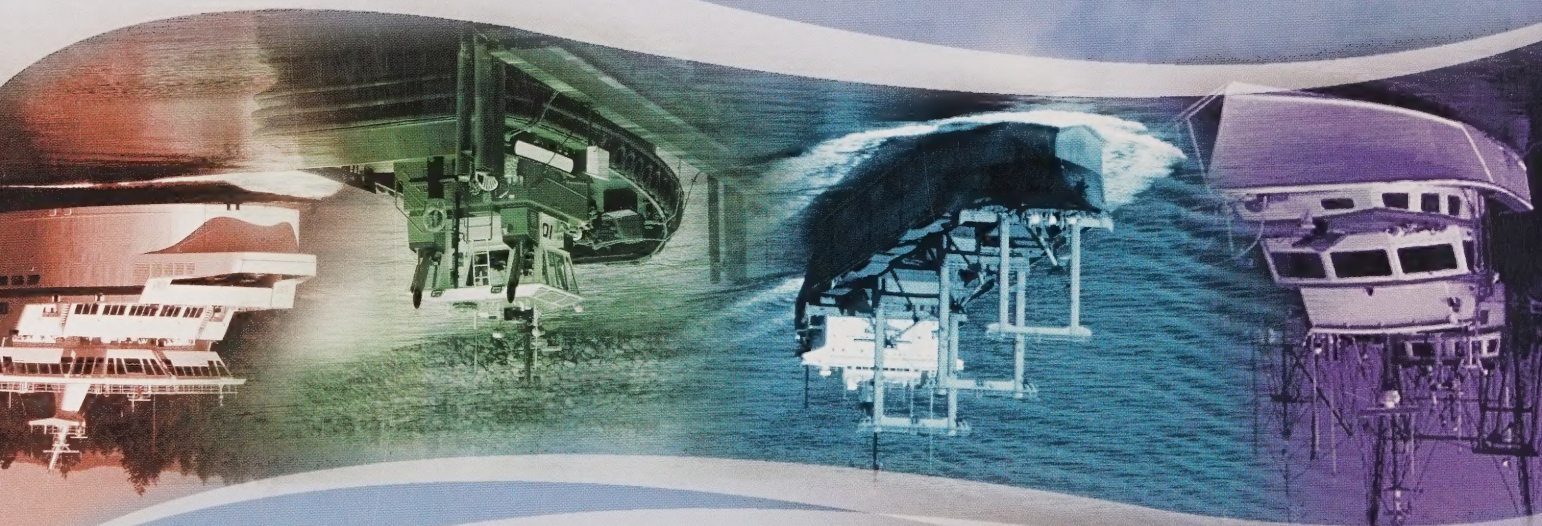
© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports du Canada (2009)  
Transports Canada autorise toute personne intéressée à copier cette publication (TP 1311). L'autorisation de reproduction n'entraîne toutefois aucune responsabilité de la part du Ministère en ce qui a trait à la manière dont l'information est présentée ou aux interprétations qui en sont faites. Les versions imprimées du présent manuel peuvent contenir ou non les plus récentes modifications apportées au document original. Pour des renseignements à jour, veuillez contacter Transports Canada

Cette publication est également offerte en ligne au : [www.tc.gc.ca/marinesafety/menue.htm](http://www.tc.gc.ca/marinesafety/menue.htm)

Catalogue # T29-49/2009  
ISBN # 978-0-662-06670-5  
TP 1311  
TC-1002469



# Plan stratégique de la Sécurité maritime pour 2009-2015



## La nouvelle vague

